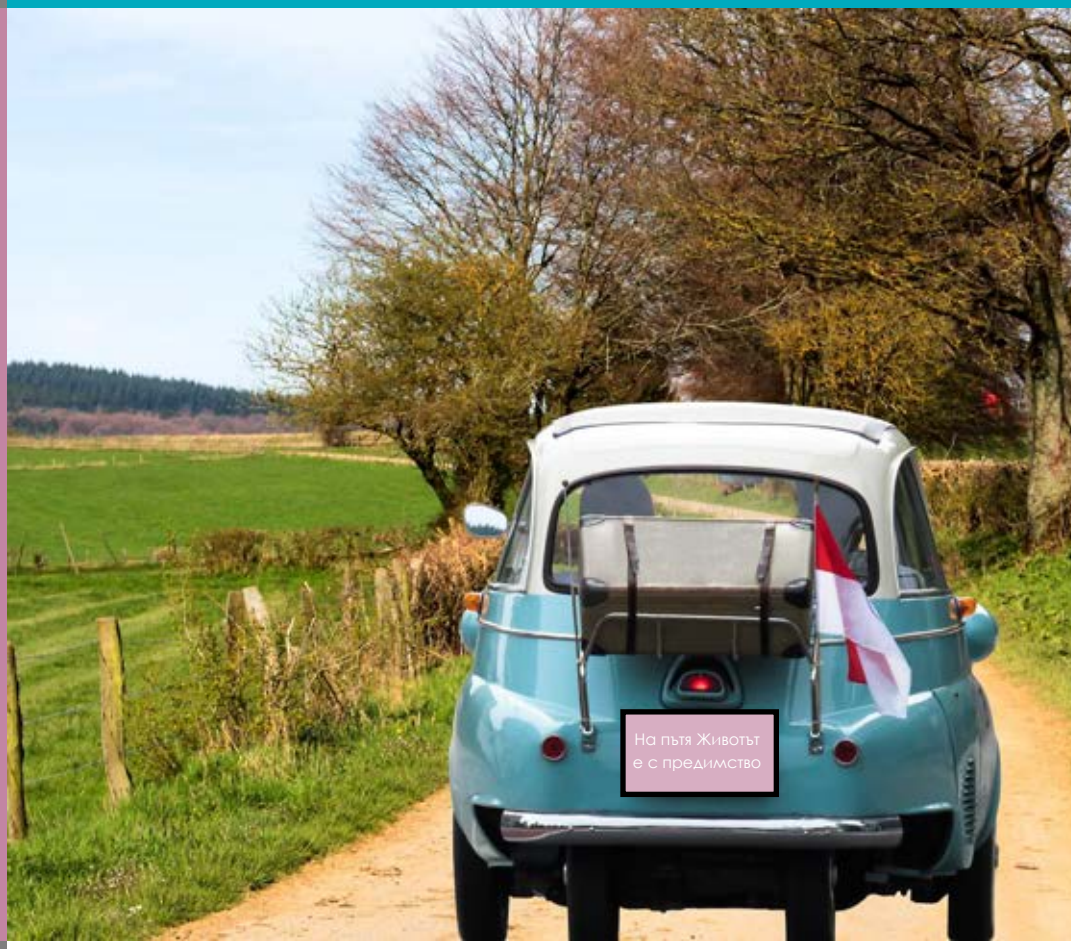
Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“

БЮЛЕТИН

за безопасност на движението по пътищата



2021

м. май, брой 7

тема на броя:

на път през лятото

УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ,



Представяме на Вашето внимание седмото издание на информационния бюлетин на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“, посветено на пътуванията на дълги разстояния, обичайно характерни за пролетно-летния сезон.

Бюлетинът включва основни акценти от подготвения годишен доклад за състоянието на БДП за изминалата 2020 г. Докладът представя аспекти от глобалния, европейския и националния контекст на оперативната среда, тенденциите в пътнотранспортната обстановка, силните и слабите страни, възможностите и ограниченията, които обуславят и определят специфичните проявления на тази приоритетна политика.

Изданието представя приетите на заседание на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на БДП приоритети за 20201 г. като обвързващ ангажимент на страната ни управлението на БДП да се разгърне като пълноценен процес, който в по-дългосрочен хоризонт да гарантира устойчивост чрез натрупване и възпроизвеждане.

За да бъдем по-подготвени за път през идните топли месеци, са представени важни аспекти от придвижването през летния сезон, както и при оказването на първа помощ при настъпил пътен инцидент за поддържане живота на пострадали хора до момента, в който им бъде оказана професионална медицинска помощ. Бюлетинът включва и полезни съвети за намаляване на риска по време на шофиране, за да се наслаждаваме на безопасно и приятно пътуване към избраните дестинации.

Предвид предстоящата активна дейност, свързана със селскостопанската работа, санитарната сеч и дърводобива, е разгледано движението на специализираната земеделска и горска техника.

Представен е и един реторичен подход за анализ на конфликтните зони между пешеходци, велосипедисти и автомобилисти.

Поради силната зависимост между развитието на урбанистичните структури в градовете и технологиите за транспорт изданието разглежда използването на леките градски железници, които преживяват истински ренесанс из цяла Европа, като начин за намаляване на вредните емисии, подобряване на свързаността и повишаване на безопасността при придвижване.

Бихме искали сърдечно да благодарим на всички партньори, сред които Сейфти Драйвинг Академи, Медицински университет – Варна, д-р Георги Мерджанов и платформата Деца на борда, за приноса им с разработки и информация за добри практики, които обогатиха съдържанието на настоящия брой.

Нека пътят, по който поемаме, бъде извор на вдъхновение, съзидателност и надежда. Пожелаваме Ви здраве и безопасно пътуване!

Екипът на ДАБДП

В БРОЯ ЩЕ НАУЧИТЕ:

В обектива
актуално/събития ..... стр. 3

Травматизъм 2020
основни факти и цифри ..... стр. 5

Приоритети на БДП за 2021 г:
основни акценти от Плана за действие 2021 ..... стр. 12

Защита на пешеходното движение
основни акценти ..... стр. 16

Специфични превозни средства
земеделска и горска техника на пътя ..... стр. 21

Един реторичен подход
анализ на конфликтните зони между
пешеходци, велосипедисти и автомобилисти ..... стр. 26

Долекарска помощ
третиране на пострадали в пътнотранспортни инциденти ..... стр. 30

Шофирай с Димитър Илиев
полезни съвети ..... стр. 35

Леки градски железници
ренесансът на трамвайния транспорт ..... стр. 38

На дълъг път
полезни съвети ..... стр. 45

Доброто послание
с деца на борда ..... стр. 50

АКТУАЛНО

България бе поканена да представи пред Европейската комисия Стратегията си за безопасност на движението по пътищата за следващото десетилетие

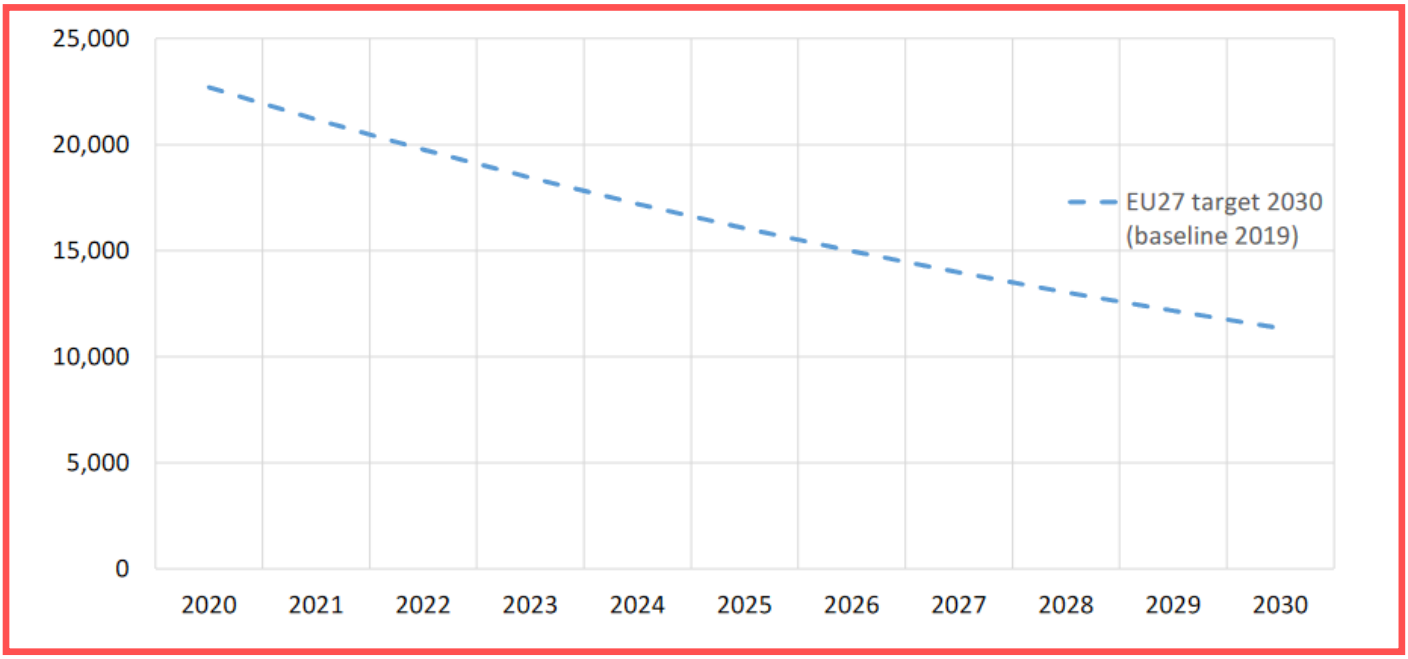
Качественият и всеобхватен мониторинг е ключов за постигане на устойчиви резултати в областта на БДП. По тази причина за първи път към Националната стратегия безопасност на движението в Република България е разработен и тригодишен план за изпълнение, който се актуализира ежегодно. Това подчерта Малина Крумова – председател на ДАБДП, по време на конференция за резултатите, постигнати от страните членки в областта. Събитието се организира от Европейската комисия, а България бе поканена да сподели своя опит и предизвикателствата по прилагане на единния подход „безопасна система“.

„Разработихме Стратегията за следващото десетилетие, обективно отчитайки всички слабости на предходния стратегически документ и след анализ на дефицитите в областта на БДП“, каза Малина Крумова. По думите ѝ без критичен анализ на провежданите политики през предходните години не би могло да се постигне промяна в сектора и именно това е направила ДАБДП през първата година от своето съществуване. „През периода 2011-2020 г. България е имала разписана стратегия, която обаче е използвала прекалено общи формулировки и е липсвал единен орган, който да координира политиките и да следи за изпълнението на заложените приоритети“, обясни председателят на ДАБДП и поясни, че именно това е променено като подход в новия документ. „Мониторингът е ключов – не можем да чакаме до края на десетилетието, за да анализираме къде сме успели и къде не. Безопасността на движението е комплексна и много динамична сфера. За да сме успешни в нея, трябва постоянно да анализираме въведените мерки и да променяме тези, които не работят“, посочи още Малина Крумова. Тя обясни, че именно по тази причина е инициирала и разписването на конкретен план за изпълнение към Стратегията, а целта е в следващите години той да става все по-подробен и детайлен. „Всички трябва да сме наясно, че е нужно да работим едновременно във всички сфери – обучение, контрол, качество на инфраструктурата, изправност на автомобилния парк, превенция и промяна на рисковото поведение, за да имаме и устойчиви резултати“, каза още българският представител.



С приемането на Национална стратегия за 2021-2030 г. и първия План за действие за 2021-2023 г. България положи основите на нов подход в управлението на безопасността на движението по пътищата, който интегрира всички системни фактори с определящо влияние върху безопасността. Приемайки визията за безопасна универсална мобилност и подхода „безопасна система“ България се ангажира да работи в дългосрочен план за постигане на „визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътнотранспортни произшествия. Тъй като за планов период 2021-2030 г. страната е изправена пред множество предизвикателства, свързани с високите стойности на пътния травматизъм, осъществяването на подхода „безопасна система“ поставя пред държавата институционални, организационни и финансови въпроси, които чрез участието в конференцията се представят на вниманието на Европейската комисия. Целта е да се постигне оптимално взаимодействие между националните власти, службите на Комисията и ресурсите на различни европейски формати, ангажирани с темата за БДП, така че да се обезпечи пълноценен дебат по ключови въпроси, по които България следва да работи за ефективно изпълнение на тази приоритетна политика.

Цел на ЕС 2030 (спрямо базовата 2019 г.)





ТРАВМАТИЗЪМ 2020

1



Подготвил материала: инж. Мария Ангелова, ДАБДП

Факти и цифри

По данни на ЕК през 2020 г. над 18 800 човека са загубили живота си в пътни инциденти, което в сравнение с 2019 г. е със 17% (4 000) по-малко. Като основна причина се отчита намалената интензивност на движението поради въведените противоепидемичните мерки, свързани с Ковид – 19. Най-съществения спад на загиналите от ПТП - повече от 20%, е в Белгия, България, Дания, Испания, Франция, Хърватия, Италия, Унгария, Малта и Словения. Данните нареждат България на второ място от всички страни членки. Въпреки намалението през 2020 г., като цяло ЕС не изпълни заложената цел за 50% спад на загиналите в сравнение с 2010 г., при средна стойност на спада за десетилетието - 36%. Броят на пътнотранспортните произшествия за 2020 г. спрямо 2019 г. е намалял с 15%, на загиналите с 26%, а на тежко ранените с 20%. Средният брой ПТП с пострадали в периода 2011 - 2020 г. е 6 804. През изминалото десетилетие България постигна целта, поставена от ЕК, за намаляване броя на тежко ранените с 20% в сравнение с базовата 2010 г., като в страната се установи трайна тенденция на спад. За десетгодишния период техният брой намаля с 36% и достигна 1 556. Въпреки пандемията, целта за намаляване броя на загиналите на пътя към 2020 г. наполовина спрямо 2010 г. не беше постигната. За десетгодишния период броят на загиналите в България е намалял с малко над 40%.

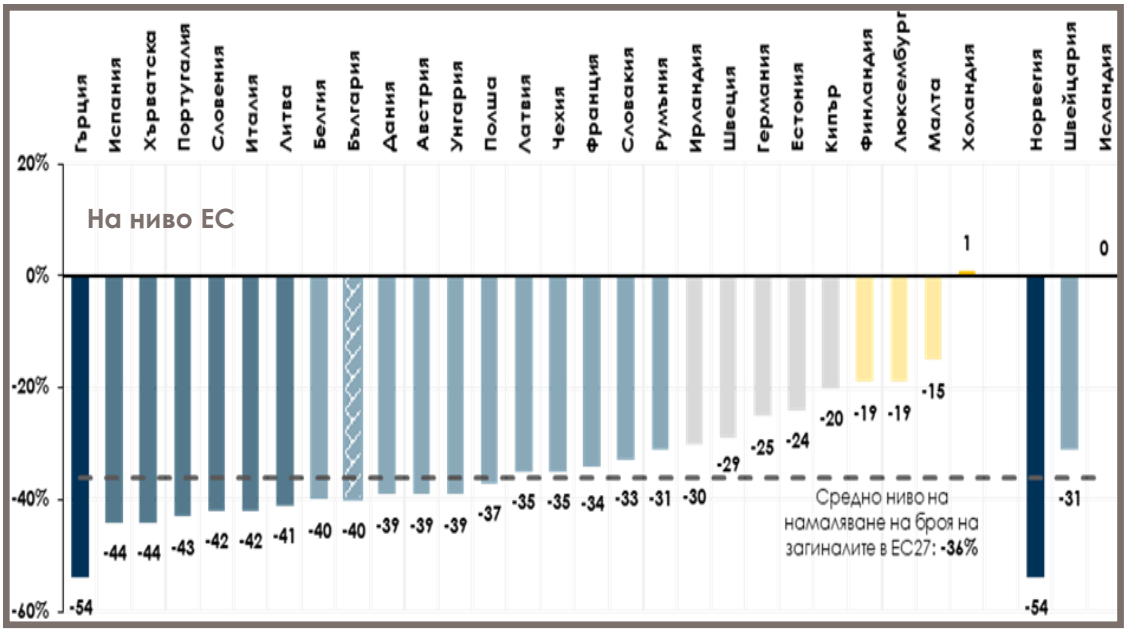
В годишния доклад, разработен в изпълнение на Решение № 776/19.12.2019 г. на МС, ДАБДП представи състоянието на БДП и свързания напредък за изминалата 2020 г. Подготвен между два планови периода, докладът следва да послужи като отправна точка за катализиране на онези управленски процеси в държавата, които в максимална степен ще спомогнат за постигане на определените национални цели.

В обобщение на доклада за пътнотранспортната обстановка за 2020 г. могат да се направят следните **изводи и препоръки:**

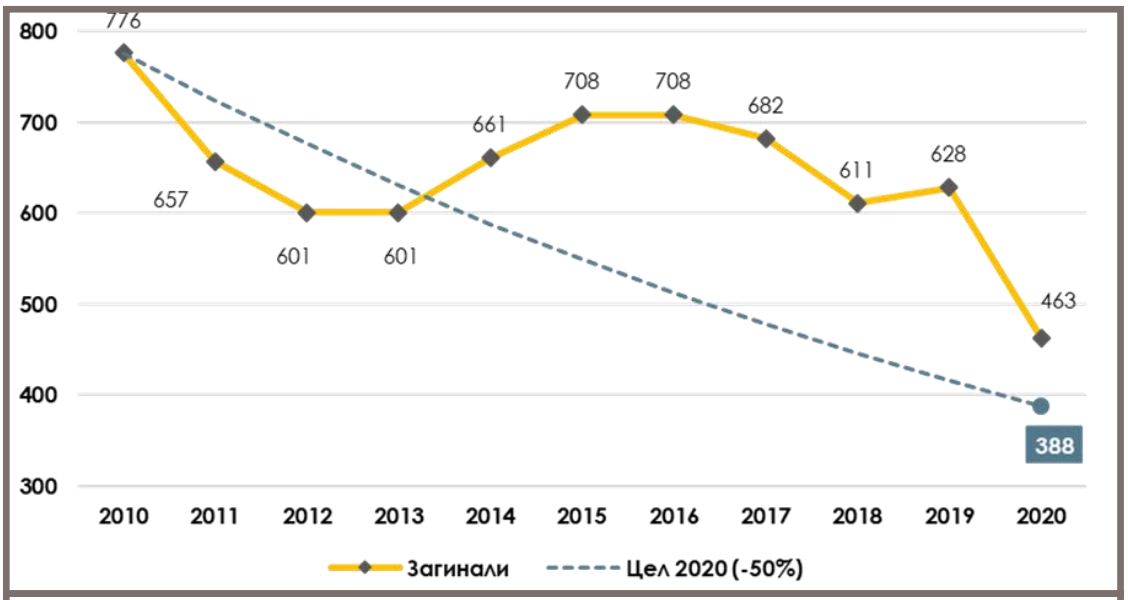
За да се постигнат стратегическите цели за намаляване наполовина броя на загиналите и тежко ранените вследствие от ПТП, е необходимо на централно, областно и общинско ниво да се изпълняват координирано и своевременно комплексните мерки по БДП, залегнали в съответните планови документи (Националната стратегия за БДП 2021 – 2030 г. и Плана за действие 2021-2023 г. към нея).

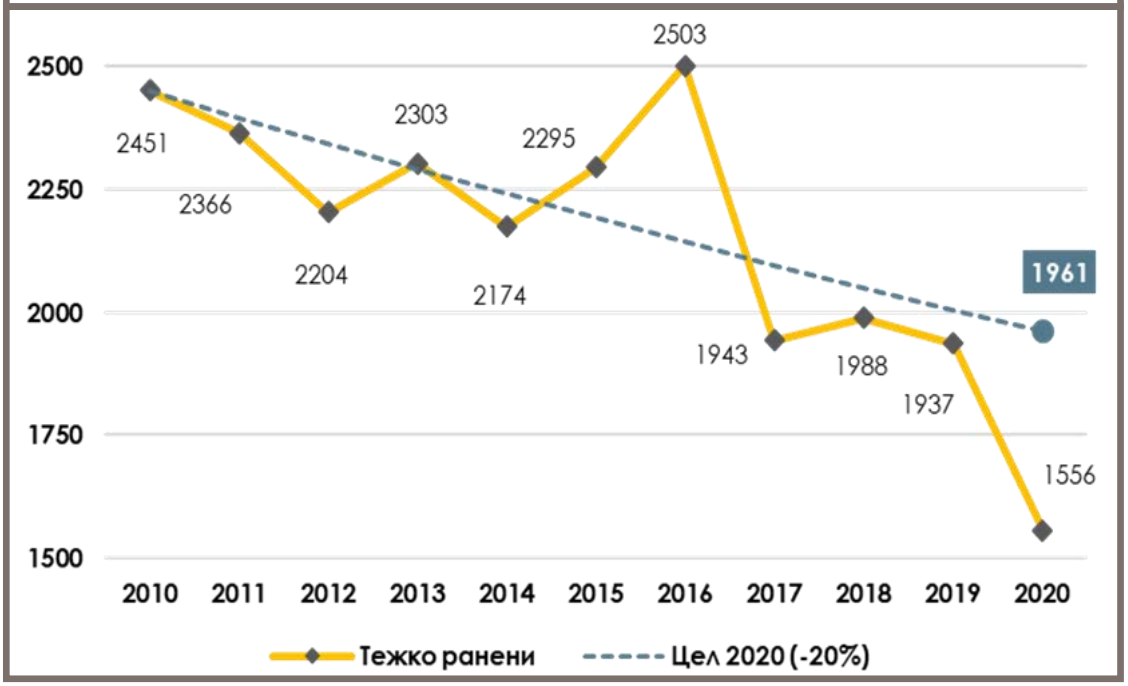
Подобряването на планирането на дейностите по БДП в ситуация на ограничен финансов и експертен ресурс на бюджетните организации е от изключително значение. Отчита се, че наличният капацитет не може да обезпечи напълно широкия спектър от мерки, необходими за гарантиране трайното и устойчиво намаляване на пътнотранспортния травматизъм чрез прилагане на принципа „безопасна система“. Плановете и инвестиционните програми на бюджетните организации следва да се разработват въз основа на текуща и системна оценка на проявлението на всички фактори, влияещи върху БДП, с цел опазване на човешките живот и здраве.

Факти и цифри



На национално ниво





ТРАВМАТИЗЪМ

По-ниската интензивност и плътност на движението през 2020 г. създаде условия за движение с по-висока средна скорост. За да се въздейства положително в посока намаляване рисковото поведение на водачите, пътниците и пешеходците, общото усещане за необходимост от спазване на правилата и осъзнатата гражданска отговорност от страна на участниците в движението, формирани по време на извънредното положение, следва да се стимулират от цялото общество. Това ще доведе до намаляване на риска от настъпване на ПТП и тежестта на последствията от тях. За ограничаване възникването на инциденти при ниска интензивност на движението следва да се повиши контролът за спазване на скоростните режими чрез въвеждане в експлоатация на повече автоматизирани технически средства и системи.

Входно-изходните пътни участъци на градовете Бургас, Видин, Добрич, Пловдив, Разград, Русе, София и Стара Загора са с изразен повишен относителен дял на пътни произшествия. Следва да се извърши анализ на интензивността на движението и да се планира изграждането на инфраструктурни решения за облекчаване на трафика и ограничаване възможността за пресичане на пътните потоци на едно ниво, което ще намали риска от настъпване на ПТП с висока тежест на последствията.

На пътното платно в граничните райони се наблюдава струпване на ППС, изчакващи да преминат границата на страната, което създава предпоставки за възникване на ПТП. Изграждането на места за изчакване, особено в зоните на ГКПП, където се образуват колони от автомобили, значително ще подобри безопасността на движението по пътищата. Належащо е предприемане на спешни мерки на изходите на най-натоварените ГКПП: „Капитан Андреево“, „Дунав мост“, „Дунав мост 2“, „Калотина“ и „Кулата“.

Разширяването на обхвата и качеството на предлаганите обществени транспортни услуги води до намаляване на пътнотранспортния травматизъм. Разширяването на столичната метромрежа и въвеждането на засилен контрол на обособените ленти за движение на обществен превоз в столицата допринесоха за съкращаване на времето за придвижване в града с масов транспорт. За да се намали тежестта на пътнотранспортния травматизъм и да се повиши качеството на живот в населените места, следва да се работи целенасочено за увеличение на икономическата атрактивност на обществения транспорт в цялата страна. Общинските власти следва да извършат анализ на пътникопотока в градските агломерации, за да определят места за изграждане на буферни паркинги в близост до възлови точки на обществения транспорт.

Повишаване качеството на активните и пасивните системи за безопасност в ППС намали тежестта на пътнотранспортния травматизъм. Независимо че през тези години броят на превозните средства в страната се увеличава, системите за пасивна и активна защита в тях все повече еволюират. Необходимо е да се предприемат стратегически мерки на държавно ниво за развитие на безопасен, екологичен и устойчив автомобилен парк.

ТРАВМАТИЗЪМ

Вложените в България средства и усилия за развитие на качествена пътна инфраструктура и устойчива градска мобилност са инвестиция в човешки живот и здраве. Въпреки че през последните години се разшири обхватът на пътищата с физическо разделяне на пътните потоци и се приеха в експлоатация много нови и подобрени пътища, все още твърде много участъци от пътната инфраструктура не осигуряват необходимото ниво на безопасност. Осигуряването на оптимални условия за движение е задължение на администрацията и лицата, управляващи пътя. За да се намали рискът от възникване на ПТП, стопаните на пътя следва да завишат контрола за спазване на нормите за поддържане на пътната и уличната мрежа. Следва да се полагат постоянни целенасочени усилия за по-ефективно отводняване на пътното платно, за осигуряване на видимост, за подмяна на овехтели пътни знаци и обезопасителни системи, за обезопасяване на препятствия в крайпътното пространство, за наличие на високорефлективна и устойчива маркировка на пътя. Необходимо е да се инвестират средства за извеждане на транзитния трафик извън населените места, за изграждане на надлези, подлези и предпазни съоръжения, които осигуряват безопасно пресичане на пътя от пешеходци. Местата за преминаване следва да са обезпечени с всички елементи за пътна безопасност, в т.ч. осветление, сигнализация, канализиране на видовете движение и др. съгласно нормативните изисквания. Планирането и проектирането на безопасна пешеходна и велосипедна инфраструктура, както и инвестициите в обществен транспорт, следва да се предвиждат като приоритетни елементи на комуникационно-транспортните системи. Съвременните концепции за развитието на градовете следва да поставят все по-голям акцент върху човека и неговите нужди, като те все повече се ориентират към движението на хора, без да се ограничава пропускателната способност за автомобилите.

Информираността на водачите за моментната пътна обстановка е пряко свързана с безопасното им поведение на пътя. Необходимо е да се положат повече усилия в превантивна насока: за повишаване информираността на водачите за моментната пътнотранспортна обстановка и от това – за възможностите им за оценка и взимане на адекватно решение за безопасно движение. В тази връзка следва да се изградят интелигентни транспортни системи в пътни участъци с интензивно движение, с ограничена видимост и с честа рязка промяна на климатичните условия.

Броят на пострадалите в ПТП деца като пътници остава неприемливо висок. Увеличаване честотата и ефективността на обществените кампании за отговорно поведение на водачите, превозващи деца, и за правилното използване на обезопасителни системи за деца, ще намали риска от нараняване и смърт вследствие от ПТП. Необходимо е да се увеличи контролът за спазване на разпоредбите за носене на предпазни колани и правилно използване на системи за обезопасяване на деца.

Водачите на мотоциклети и приравнените към тях МПС са причинили виновно две трети от настъпилите ПТП с тяхно участие.

ТРАВМАТИЗЪМ

За подобряване безопасността на мотоциклетистите и другите участници в движението са необходими допълнителни усилия за усъвършенстване на обезопасителните системи и приспособяването им за предотвратяване на тежките последствия от ПТП. Особено внимание следва да се обърне на подготовката и въздействието върху поведението на водачите чрез превантивни кампании.

През 2020 г. се увеличи броят на пътнотранспортните произшествия, предизвикани от водачи с установено наличие на алкохол в кръвта над законно допустимото. Наложената на голяма част от населението физическа изолация и загубата на работни места доведоха до някои негативни социални явления. Увеличеното чувство за безпокойство и несигурност, безсънието, стресът и депресията се отразиха на употребата на алкохол и други упойващи вещества. За да се постигне по-висок превантивен ефект, е важно да се увеличи значително информираността на обществото за рисковете от управление на ППС след употреба на алкохол, наркотици и техните аналози.

Контролът на въведената организация на безопасно движение при извършване на строително-монтажни работи е недостатъчен. Необходимо е да се завиши контролът от компетентните служби на работните зони, в които се извършват СМР, по отношение на елементите на въвежданите ВОБД и приложените мерки за обезопасяване на участниците в движението и работещите на пътя. Необходими са повече усилия за привеждане в съответствие на временната и постоянната сигнализация. След отпадане на необходимостта от въведената ВОБД следва незабавно да се възстанови постоянно действащата организация на движението.

Уменията за взаимодействие на много от водачите с пътнотранспортната система не са достатъчни. Обучението по БДП от ранна детска възраст, подготовката на кандидат-водачите и последващото надграждане знанията и уменията на водачите са от първостепенно значение за намаляване риска от настъпване на ПТП. Следва да се предвидят целенасочени мерки и мероприятия за формиране на модели на поведение за безопасно движение по пътищата и култура на възприемане на безопасността като споделена отговорност от всички участници в движението. С тази цел е подготвена единна Концепция за обучение по БДП, която беше приета от МС и предстои да намери своето подходящо отражение в съответните нормативни и административни документи.

В наличния масив от данни за ПТП липсва изчерпателна информация за причинно-следствените връзки за възникването им. Необходимо е да се разработи оптимизирана методология за обследване и регистрация на ПТП, интегрираща всички основни и съпътстващи причини за настъпване им, касаещи елементите на пътнотранспортната безопасност – път, водач, превозно средство. За да се разкрият обстойно силата и значението на причинно-следствените връзки между фактите и обстоятелствата за възникване на ПТП, е необходимо информацията за тях да съдържа достоверни и пълни данни за следните статистически признаци:

ТРАВМАТИЗЪМ

място на настъпване (географски координати), състояние на участниците в момента на настъпване на ПТП (преумора, болест, инвалидност, заспиване, заслепяване, разсейване поради използване на мобилни устройства), състояние на пътната инфраструктура (неизправности на пътя, вид и качество на ограничителни системи, маркировка, пътни знаци, отводняване, ограничена и намалена видимост, настъпило ПТП в близост, текущ ремонт, недостатъци във въведена ВОБД), състояние на ППС (наличие на активни и пасивни средства за безопасност, неизправности) и др.

Липсата на коректни и пълни данни за състоянието на елементите на общинската пътна и улична инфраструктура поради недостатъчните финансови ресурси и експертен капацитет в общинските администрации ограничават възможността за анализ, определяне, приоритизиране и прилагане на ефективни мерки за подобряване на БДП. Общинските администрации следва да създадат и поддържат актуална база данни за състоянието на елементите на общинската пътна и улична инфраструктура, и за тяхната експлоатационна безопасност. Създаването на условия за извършване на обективна оценка на безопасността на общинската пътна и улична мрежа е важна предпоставка за разработване, приоритизиране и прилагане на ефективни мерки за подобряване на БДП. Необходимо е да се бюджетират и инвестират целенасочени средства за БДП, както и да се положат допълнителни усилия за изграждане на подходящ експертен капацитет. Не на последно място, разработването/актуализацията на ГПОД е от ключова важност, тъй като тези планове са основополагащи за развитие на устойчива градска мобилност. Акцент следва да се постави на измерването на интензивността на движение в населените места за изчисляване на риска от настъпване на ПТП и за разработване на ефективни модели за организация на транспорта.

Отчетеният повишен травматизъм във възрастовата група от 15 до 29 години налага предприемането на допълнителни изследвания на мобилността на тази група от населението.



ПРИОРИТЕТИ 2021 2



Подготвил материала: Марта Петрова, ДАБДП

2021

приоритети

2020 г. отбеляза важни развития в областта на БДП. През месец февруари третата глобална министерска конференция по БДП, състояла се в Стокхолм, Швеция, постави проблема в политическия дневен ред на възможно най-високо ниво. Приетата Стокхолмска декларация стана ключов маркер в усилията за намаляване на пътнотранспортния травматизъм, призовавайки към по-широко прилагане на подхода „безопасна система“. През месец август Генералната асамблея на ООН прие Резолюция A/RES 74/299 „Подобряване на глобалната пътна безопасност“. Този важен документ ангажира международната общност да намали броя на смъртните случаи по пътищата с 50% до 2030 г., каквато е целта и на рамковата политика на ЕС в областта. През месец декември ЕК прие Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и План за действие, поставящи фокус върху фундаменталната трансформация на транспортния сектор в посока неговата безопасност. Както се посочва в Европейската зелена сделка, се цели 90% намаление на емисиите до 2050 г., осигурено от интелигентна, конкурентна, безопасна и достъпна транспортна система. Гарантирането, че тя е устойчива на бъдещи кризи също е ключова цел на транспортната политика на ЕС. В този контекст през 2020 г. Република България също положи значителни усилия за разработване на националната политика по БДП за плановия период 2021-2030 г., която да обезпечи визията, целите и действията на общодържавните усилия за опазване на човешките живот и здраве на пътя.

Приоритетите на политиката по БДП за 2021 г., приети на заседание на ДОККПБДП от 14 април 2020 г., произтичат от: рамката на европейската политика за БДП за периода 2021-2030 г.; навлизането в новия планов период на БДП и предвижданията на разработената и приета Национална стратегия за БДП за десетилетието 2021-2030 г.; констатациите и изводите в годишния доклад за изпълнение на политиката по БДП за 2020 г. и състоянието на пътнотранспортния травматизъм; основни процеси от управлението на БДП, чиято основа бе положена през изминалата 2020 г. и които изискват естественото им продължение през 2021 г.; не на последно място – от ангажимента пред страната ни управлението на БДП да се разгърне като пълноценен процес, който в по-дългосрочен хоризонт да гарантира устойчивост чрез натрупване и възпроизвеждане. Това изисква катализиране на целенасочени основополагащи действия, които в максимална степен ще спомогнат за постигане на определените в областта на БДП национални цели.

КЪМ

безопасна универсална мобилност

приоритети

Представените по-долу приоритети са по-скоро ориентирани към цялостни процеси, отколкото към конкретни направления, тъй като оперативната действителност изисква на първо място създаване на подходящи предпоставки и условия за разгръщането на специфично дефинираните в плановите документи мерки.

ОБЩИ ПРИОРИТЕТИ

1/ Пълноценно стартово изпълнение на Национална стратегия за БДП 2021-2030 г. и плановите документи към нея на всички държавни нива съгласно определените визия, тематични направления, стратегически цели и области за въздействие, с акцент поставянето им в центъра на съвместните усилия на партньорските организации.

2/ Организационно обезпечаване на политиката по БДП чрез ефективно интегриране на политиката по БДП в секторните/областните/общинските политики и в дейността на администрациите на компетентните държавни институции, с акцент развитие на административния капацитет.

3/ Финансово обезпечаване на политиката по БДП чрез бюджетиране на резултатно ориентирани и ресурсно ефективни мерки и защита на аргументирани бюджети от страна на институциите, както и чрез създаване на механизъм за програмно финансиране, за постигане целите на Стратегията, с акцент инвестиционният процес за БДП да се обусловя от анализ, оценка на риска и приоритизация на нуждите, така че да предвижда мерки, които в максимална степен повлияват благоприятно безопасността.

СПЕЦИФИЧНИ ПРИОРИТЕТИ

1/ Обезпечаване на законодателните и административните процеси, произтичащи от приемането на ЗИД на Закон за пътищата с акцент предприемане на преки и неотложни действия за изпълнението на свързаните задължения в областта на управлението на безопасността на пътната инфраструктура.

2/ Изработване на нов Закон за движение по пътищата с акцент трайно уреждане на обществените отношения.

3/ Подпомагане управлението на БДП на областно и общинско ниво с акцент насърчаване на устойчивата градска мобилност и защита на уязвимите участници в движението в условията на градска среда.

4/ Надграждане на информационното обезпечаване на политиката по БДП с акцент набирането на пълни данни за състоянието на републиканската, общинската и уличната пътна инфраструктура с цел възможност за анализ на нуждите и приоритизиране на инвестициите, които ще дадат най-голям ефект върху безопасността.

приоритети

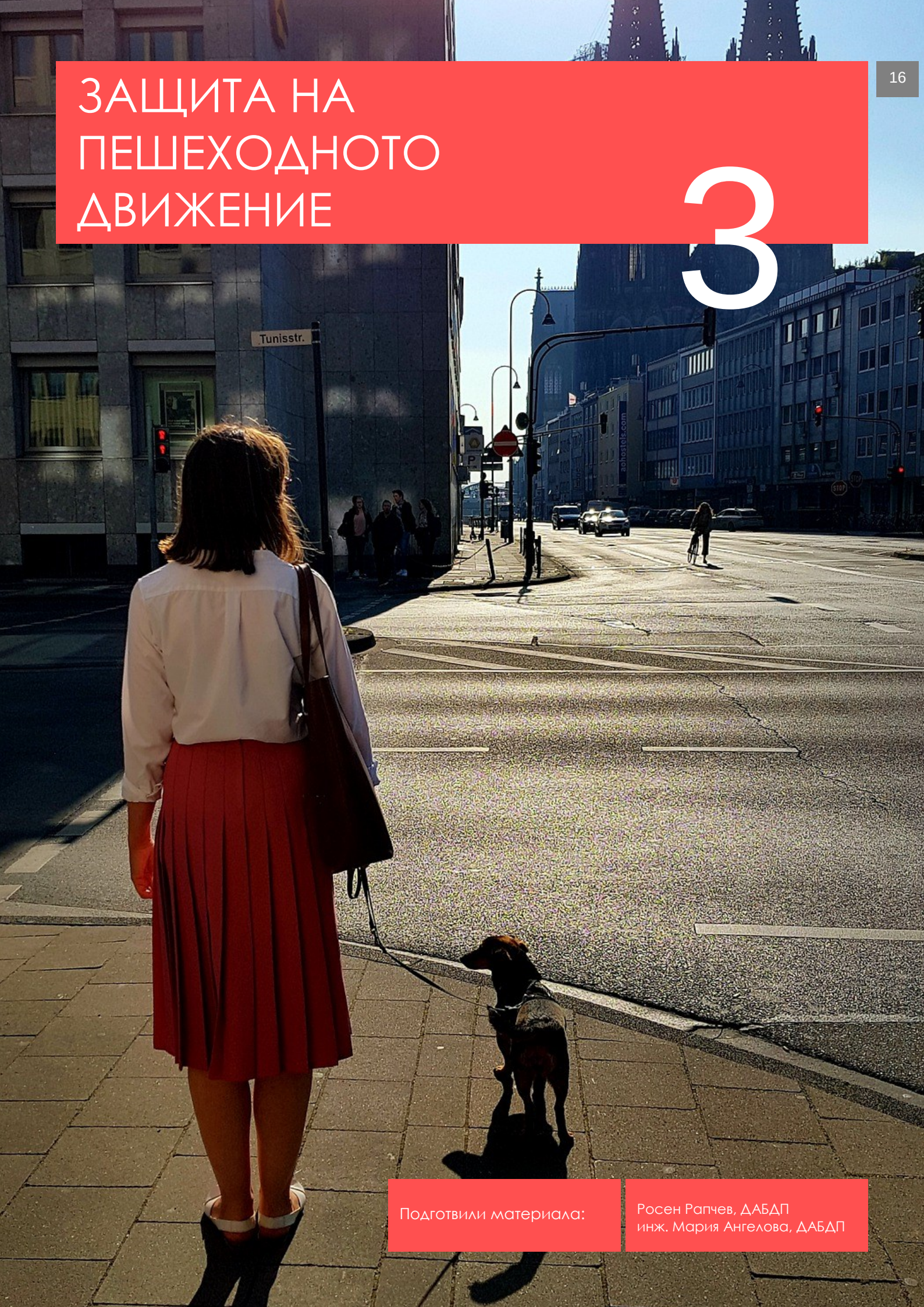


''Бъди промяната, която искаш да видиш в света.''

Махатма Ганди

ЗАЩИТА НА ПЕШЕХОДНОТО ДВИЖЕНИЕ

3



Подготвили материала:

Росен Рапчев, ДАБДП
инж. Мария Ангелова, ДАБДП

С настъпването на летния сезон все повече хора използват улицата като пешеходци, които ежедневно предприемат придвижване с професионална и/или лична цел. Така движещите се пеш съставляват голяма част от общия трафик по пътната инфраструктура. Тъй като човешкото тяло е лесно ранимо при пътнотранспортно произшествие, те се възприемат като уязвими участници в движението, които изискват специално внимание в усилията за обезпечаване на тяхната безопасност.

Поведението на пешеходеца се определя като комбинация от: личностните му качества, преценката му за обстановката и не на последно място – характеристиките на околната среда. Част от елементите, формиращи рисково поведение на пътя, са свързани с незнание на правилата, несъобразяване с конкретните условия и използването на неподходяща инфраструктура. Недостатъчната концентрация (разсейването) и внезапното навлизане в платното за движение са основни предпоставки за ПТП. Пешеходецът следва да знае, че „пешеходната пътека не е щит“. Преди да стъпи на нея, той трябва да е сигурен, че водачите са го възприели като участник в движението.

Концентрацията на вниманието при пресичане е част от поведението на пешеходеца, от особена важност за безопасността, която обаче често се пренебрегва. Това става причина да не се възприема навреме приближаваща се опасност. Ангажирането на мисълта с ежедневни дейности, съпътстващи съвременния живот, нерядко отклонява вниманието от пътя. Разсейването е най-характерно при децата, които обичайно се движат в групи и разговарят помежду си оживено. Експертните проучвания, които изследват разсеяното ходене, се фокусират върху следните въпроси: колко хора пресичат пътното платно разсеяни; как разсейването влияе на поведението на пешеходците, т.е. на тяхната скорост на пресичане, на поглеждане наляво и надясно, на идентифициране на приближаващите се ППС и т.н.; как разсейването влияе на риска от попадане в критична ситуация с превозно средство? Идентифицирани са много видове разсейване, като най-често срещаните са: говорене по телефона; слушане на музика; четене на съобщения. Разговорите между пешеходци при пресичане и консумирането на храна или напитки като форми на разсейване са обект на по-малък интерес.

Нетърпението за пресичане на улицата при забраняващ сигнал на светофарната уредба е често срещано в ежедневието. Макар с това действие да не се печели време, много хора си го позволяват. Такова пресичане е много неподходящо, особено когато наблизо има деца, като така те могат да усвоят лошия пример на възрастните. Подходящата инфраструктура е ключов фактор за насочване на пешеходното движение в правилна посока. Намаляването на скоростта и промяната на уличния дизайн (изграждане и поддържане на подлези и надлези) биха подобрили значително пътната безопасност. Прилагането на тези методи обаче е затруднено поради големия финансов и административен ресурс, който изискват. По тази причина разпространението на образователни материали е подходящ и сравнително достъпен инструмент за постигане на бърз ефект върху поведенческите модели.

Подходящото сигнализиране и поставяне на насочваща информация при строително-ремонтни дейности предполага безопасна зона за преминаване на различните участници в движението. Важен елемент за безопасното движение на пешеходците е тяхното своевременно информиране и предоставяне на подходящи места за преминаване, когато на тротоара се извършва строителство, непозволяващо използването му. Покрай учебни заведения, детски градини и площадки задължително се изграждат инфраструктурни елементи за намаляване на скоростта, преградни съоръжения за недопускане внезапното излизане на пътното платно, подобряване интензивността на осветлението и сигнализиране със съответните пътни знаци и маркировка.

Скоростта на автомобила има драматични последици за пешеходците. При промяна на скоростта на МПС от 30 км/ч до 50 км/ч вероятността пешеходецът да загуби живота си при ПТП се увеличава осем пъти.

Водачите на превозни средства винаги следва да предвиждат, че на пътното платно може внезапно да навлезе пешеходец. В близост до учебни заведения, детски градини и площадки, както и при движение до паркирани автомобили, водачите следва да имат предвид, че на пътното платно ненадейно появилият се пешеходец може да е дете, което поради ниския си ръст остава невидимо между паркирани автомобили. Водачите винаги трябва да очакват такава ситуация и да бъдат подготвени за нея! Детето е подвластно на своите емоции в игрите и всички свои занимания и предприема импулсивно действия, без оглед на своята безопасност. Още при забелязването на деца на и покрай пътното платно водачът следва да се подготви за евентуална изненада като отнеме газта, намали скоростта и бъде готов за спиране или за извършване на спасителна маневра.

Най-честите конфликтни ситуации между пешеходец и автомобил, задължително изискващи повишено внимание, се наблюдават, когато:

- превозното средство се движи направо, а пешеходецът пресича пътя;
- водачът на ППС е разсеян или не очаква внезапно навлизане на пешеходеца на платното за движение. Разсейването може да бъде породено и от нуждата от проследяване движението на приближаващите автомобили от насрещното движение;
- видимостта за водача на ППС е затруднена или ограничена от паркирани превозни средства и при тъмнина, сумрак или нискостоящо слънце;
- едновременно разрешено и реализирано е движението на завиващо наляво ППС и на пешеходец, пресичащ пътя, в който навлиза съответното ППС, при светофарно регулирано кръстовище.

Шофирай така сякаш всяко дете на пътя е твоето!



„Бъдещето на безопасното движение зависи не толкова от изобретяването на предпазни устройства, колкото от подобряването на методите за обучение на хората към стремеж за предпазливост и безопасност.“

Уолтър Дил Скот, психолог

Мерки:

- Въвеждане на зони с 30 км/ч ограничение на скоростта в населени места;
- адаптиране на инфраструктурата за успокояване и намаляване на скоростта (шикани, изкуствени неравности, изнесени тротоари, подходяща маркировка и др.) и планиране на пешеходния и автомобилния трафик на различни нива;
- осигуряване на по-кратко време за пресичане на пешеходците и на по-добра видимост (пешеходни пътеки с по-интензивно осветление, пешеходни острови и др.);
- информираност на пешеходците за рисковете от неправилното им поведение, особено разсейването, както и за използване на светлоотразителни елементи върху дрехите за подобряване на тяхната разпознаваемост през нощта;
- обучение на водачите за повишаване на концентрацията на вниманието им в населените места, особено в близост до пешеходни зони и пресичания;
- интегриране на интелигентни системи в превозните средства за подпомагане на водачите при идентифицирането на внезапно появили се на пътното платно пешеходци или на такива в близост до ППС (спирачни асистенти, идентифициране на „слепи зони“ на ППС и др.). Това важи особено за превозните средства с по-голям габарит (автобуси и товарни автомобили);
- изграждане на подходяща интермодална структура в обществения транспорт, която да улесни използването ѝ от пешеходците и велосипедистите без да се налага те да предприемат рискови придвижвания между използваните видове транспорт;
- изграждане на системи за насочване и подпомагане на хора с увреждания;
- повишаване ефективността на контролната дейност по прилагането на правилата за движение по пътищата.



СПЕЦИФИЧНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА 4



Подготвили материала:

Росен Рапчев, ДАБДП
инж. Мария Ангелова, ДАБДП

Земеделска и горска техника

След зимния период започва активна селскостопанска дейност, а в горските масиви - усилена работа, свързана със санитарна сеч и дърводобив. Активизира се движението на специализирана земеделска и горска техника. Тракторите и самоходните машини неминуемо допринасят за допълнително натоварване и усложняване на движението по пътищата. Тези пътни превозни средства имат пряко влияние върху безопасността, като повишават риска от настъпване на ПТП.

Съгласно нормативните разпоредби тракторите представляват моторни превозни средства за извършване на специфични дейности, между които и теглене на ремаркета. По пътищата се допуска движението само на колесни трактори, към които се включват и самоходните шасита. Самоходните съоръжения или машини, също като тракторите, се използват за извършване на специфични дейности. Те включват и самоходната земеделска и горска техника, и се движат или се придвижват по пътищата по изключение.

Сезоните на усилена селскостопанска дейност предполагат увеличаване броя на движещите се по пътищата трактори и самоходни машини. Това създава повече и по-разнообразни реални и потенциални опасности, с които водачите на всички ППС и собствениците и арендаторите на земеделските земи и гори следва да се съобразяват.

Не могат да бъдат пренебрегвани случаите, когато възникналите конфликтни ситуации се реализират като ПТП, при част от които има пострадали лица – загинали и/или ранени. Причините за възникването на ПТП са твърде различни, но са налице и някои многократно наблюдавани при настъпването им условия.

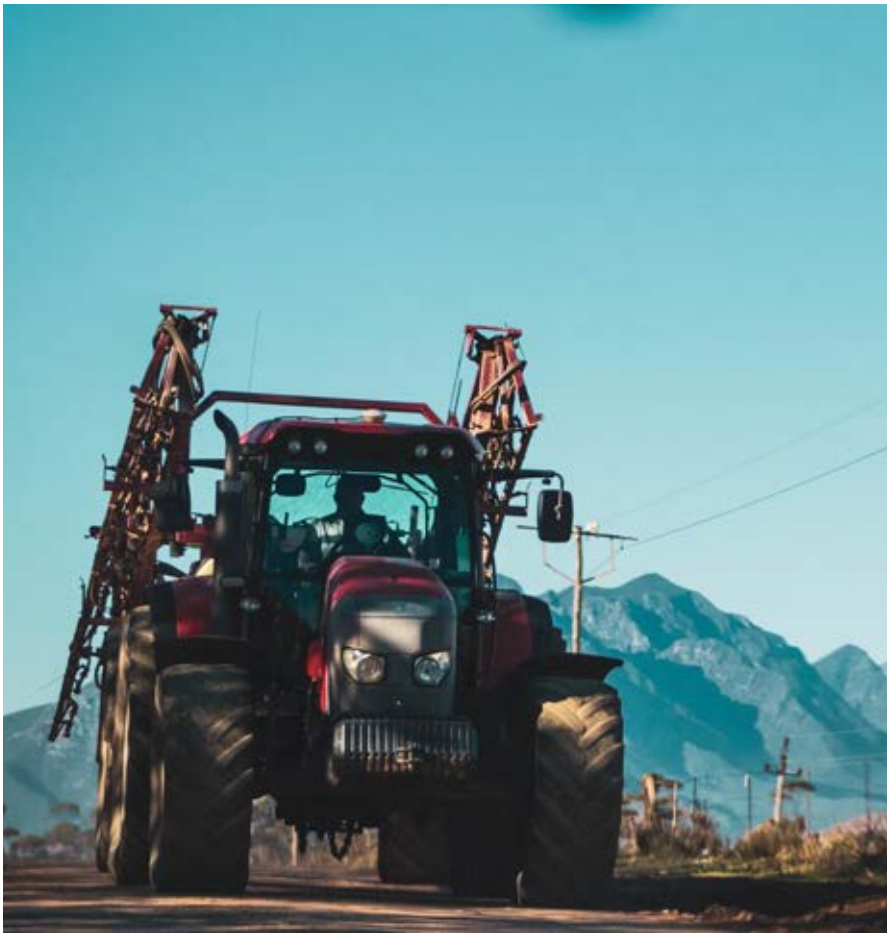
Затрудненията в движението, когато на пътя се придвижват трактори и самоходни машини, най-често са свързани със следните проблеми:

- ниска скорост на придвижване на тракторите и самоходните машини;
- намаляване на свободния габарит на пътя заради движещата се голямогабаритна земеделска и горска техника;
- намаляване на видимостта по пътищата за водачите на останалите ППС;
- отсъстваща или слаба различимост на земеделската и горска техника поради липсваща или неподходяща сигнализация;
- движение на земеделската и горска техника по пътното платно със замърсени гуми и шаси;
- неподходящо укрепване на превозваните от тракторите и самоходните машини товари;
- движението на нерегистрирана по надлежния ред земеделска и горска техника.

Всеки един от посочените проблеми предполага затруднено движение и възникване на конфликтни ситуации между ППС. Рискът от ниската скорост на движение на тракторите и самоходните машини се състои основно във формирането на нехомогенен по отношение на скоростта поток с последващото от този факт опасно поведение на водачите.

Намаленият габарит на платното за движение пречи на свободното движение на ППС, като се създават условия за образуване на „опашки“. Намалената видимост на пътя за водачите на останалите ППС, както и ненавременната различимост на земеделската и горска техника способстват за предприемането на неправилни и опасни маневри. Замърсеното с кал платно за движение намалява коефициента на сцепление между автомобилните гуми и пътната настилка, което удължава спирачния път и предполага внезапни маневри.
Недоброто укрепване на превозваните товари също представлява сериозен риск поради неочакваното му превръщане в препятствие на пътя. Реакциите на водачите за избягването на това препятствие разбираемо често закъсняват. Възможно е нерегистрираните по установения ред трактори и самоходни машини да се движат по пътищата със сериозни технически проблеми, водещи до възпрепятстване на движението по различен начин.

Не могат да бъдат пренебрегвани случаите, когато възникналите конфликтни ситуации се реализират като ПТП, при част от които има пострадали лица – загинали и/или ранени. Причините за възникването на ПТП са твърде различни, но са налице и някои многократно наблюдавани при настъпването им условия.



Наложително е всички институции и субекти, ангажирани с движението на тракторите и самоходните машини, да изпълняват своите законови задължения:

Собствениците и арендаторите на земеделските земи и гори следва да планират най-безопасното придвижване на селскостопанската техника до нивата/земеделската земя/масива. Движението трябва да се извършва в крайпътни зони и по ненатоварени пътища. Когато това е невъзможно, трябва да осигурят безопасността на всички участници в движението. Ако техниката, която се придвижва, е с голям габарит, следва да се сдобият с едногодишно разрешително и да заплатят пътни такси за т.нар. специално ползване на пътища, отворени за обществено ползване. При движение на до два или повече колесни трактора, тракторни ремаркета и друга колесна самоходна техника за земеделското стопанство движението следва да се осигурява от съпровождащ(и) автомобил(и) в зависимост от вида на пътя, условията за движение, броя и масата на съответната земеделска и горска техника. Забранява се придвижването на такъв вид техника за периода от 1 май до 31 октомври от 22,00 ч. до 06,00 ч.

Водачите на селскостопански и горски машини трябва да са правоспособни и да спазват правилата за движение. Следва да обозначават ППС, което поради специфичния си режим на движение представлява препятствие или опасност за движението по пътя. Обозначаването основно се извършва с: жълта мигаща или проблясваща светлина, монтирана на покрива или кабината на ППС, така че да бъде добре забележима от всички страни; знак „товарен автомобил или трактор с максимално допустима маса над 3,5 тона и дължина над 7 м" при такъв габарит на ППС; знак "бавно движещо се моторно превозно средство".
При извънгабаритни ППС и товари да включат в сигнализацията и останалите изисквания за такава техника. Водачите на селскостопански и горски машини следва да се движат на такава дистанция от предходните подобни на тях ППС, че да бъде възможно изпреварващите ги МПС свободно да застават между тях. При излизане от земен път да вземат мерки да не нанасят кал и земна маса по пътя. Ако по време на движение товарът падне изцяло или частично на пътното платно, да вземат необходимите мерки за сигнализирането и почистването му.

Водачите на останалите ППС, когато пътуват по пътища в близост до селскостопански и горски райони, да бъдат подготвени, че на пътя може да има бавно движещо се ППС, чиито габарити и прикачен инвентар заемат голяма част от ширината на платното за движение. Движението с по-ниска скорост при ограничена видимост е от значение за навременната реакция при застигане или разминаване с голямогабаритна техника. Водачите трябва да очакват на платното за движение да има препятствие - нанесена кал или паднала селскостопанска продукция, особено по време на оран, засаждане и събиране на реколтата, и да бъдат готови за съответната реакция. Следва да не забравят, че разликата в скоростите на движещи се трактори, комбайни, самоходни техники и леките автомобили е голяма, което би било проблем при движение с максимално разрешената скорост на пътища извън населени места.

Контролните органи, извършващи проверка на водачите и собствениците на земеделска и горска техника са оправомощените служители на Министерство на земеделието, храните и горите, Министерство на вътрешните работи, Министерство на околната среда и водите; Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“ и органите на месно самоуправление. Контролът се извършва по спазването на правилата от Закона за движението по пътищата, Закона за пътищата, Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, Наредба №I-45 от 24 март 2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства и Наредба №11 от 2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства и Наредба №15 за реда за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, на колесни трактори, тракторни ремаркета и друга самоходна техника, регистрирани съгласно закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника. Контролът е насочен към проверка на регистрацията на ППС, техническото им състояние, свидетелството за правоуправление на водачите им, разрешителните лицензи за товари и ползване на пътищата, заплатена съответната такса в обхвата на платената пътна мрежа и др.



ЕДИН РЕТОРИЧЕН ПОДХОД 5



Гостуващ автор: д-р инж. Георги Мерджанов

Анализ на конфликтните зони

Един от елементите на пътната инфраструктура е комуникационният. Чрез пътните знаци, маркировката, елементите от инфраструктурата и Закона за движението по пътищата компетентните органи комуникират с участниците в движението. Рядко обаче се обръща внимание доколко тази комуникация е ефективна. Редица учени разглеждат общите черти между дизайна на един продукт и науката за убеждаващата комуникация, наречена реторика – Р. Бюканън, Г. Йост и А. Шойерман, Г. Балард и Л. Коскела, Д. Годин. Според Бюканън естественото название на архитектурата е дизайн и като форма на този вид дизайн са посочени транспортните системи и градското планиране (Buchanan, 1985, p.21). Влиянието на пространството върху успешната комуникация изследва науката проксемика. Нейният създател Едуард Хол разглежда пренаселените съвременни градове като сериозен културен проблем (Hall, 1966, p.165) и предлага мерки, които да подобрят градското пространство, като затварянето на градския център на Флоренция за автомобилен трафик (Hall, 1966, p.176-177). Съвременният архитект и урбанист Ян Геел доразвива идеите на Е. Хол, като смята, че съвременните градове трябва да са сведени към мащаби, подходящи за комуникация между хората (Геел, 2016, с. 32 - 59).

През лятото на 2019 г. са изследвани девет отсечки в София, които съчетават по различен начин пешеходна, автомобилна и велосипедна инфраструктура - една от най-често срещаните комбинации в градовете на България. Целта на изследването е да се открият елементите, които водят не само до неудовлетворение от ползването на транспортната система, но и до конфликт между различните участници в движението. Изведени са предписания към общините и проектантите, които могат да се използват още на ниво планиране и проектиране за създаването на качествена услуга, която да е убедителна за потребителите. За целта инфраструктурата е тествана за следните основни три елемента на успешната комуникация: има ли съответната инфраструктура ясно изразна собствена идентичност; как използването на инфраструктурата въздейства върху емоциите на потребителите; доколко функционална е системата от гледна точка на нейното предназначение.

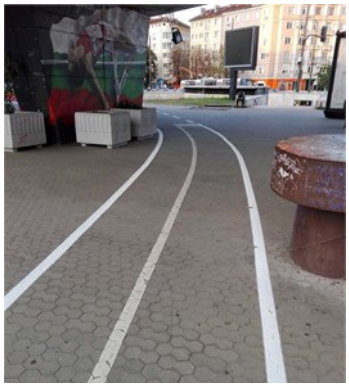




Анализ на конфликтните зони

1/ Установено е, че липсата на собствена идентичност засяга основно велосипедната инфраструктура. Трасетата са с различни цветове за маркировка, символи, цвят и тип настилка. Създава се впечатлението, че отсечките са независими една от друга, като че ли плод на експеримент. Липсата на идентичност рефлектира не само върху велосипедистите, но и върху другите участници в движението. За да се разреши този проблем, трябва да се изведат ясни и перманентни за всички велосипедни трасета визуални характеристики - отличителен цвят за настилката, вид на настилката (съобразена конструктивно със спецификите на велосипедния транспорт), знаци и маркировка. Това ще подпомогне и онези ползватели на велосипедната инфраструктура, които не са преминавали през курсове за изучаване на правилата за движение.

2/ Върху емоциите въздейства липсата на ясни граници между различните видове транспорт, които да възпрепятстват участници от единия тип движение да навлизат в другия. В това се включват и неправилно паркираните автомобили по тротоара и велосипедните трасета, защото принуждават пешеходците и велосипедистите да ги заобикалят, излизайки на пътното платно. Едно потенциално решение на проблема, при наличие на техническа възможност за изпълнение, е стъпаловидното разположение. Предимствата му са описани в ръководството на американската National Association of City Transportation Officials (Social Ink, "Raised Cycle Tracks", 2019). То присъства сред изброените варианти в Приложение No7 към чл.61 и чл.65, ал.1 на Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии като фигура 10 (НАРЕДБА № РД-02-20-2, 2017). Важно е да се избягват резките смени на посоката, които са наблюдавани в част от трасетата, комбиниращи велосипедно с пешеходно движение. Честите смени на посоката водят до намаляване на скоростта, но без ясно дефинирана граница между видовете транспорт увеличават ненужно пресичанията и съответно – появата на потенциални конфликтни зони. Липсата на определен тип инфраструктура също трябва да се избягва – липсата на тротоар ще накара пешеходците да ходят по пътя или велоалеята. Трасетата трябва да са с подходяща широчина и да се предприемат мерки срещу възможността за поява на препятствия – кофи за боклук върху велосипедните трасета, спрели неправилно автомобили на пътното платно, сергии по тротоарите и др.





Анализ на конфликтните зони

3/ По отношение на функционалността на инфраструктурата трябва да се съблюдава трасетата да са непрекъснати и отделните отсечки да се свързват логично една с друга. Някои от основните принципи за планиране на системата за велосипедно движение са: „директност“, „непрекъснатост“ и „удобство“ (НАРЕДБА №РД-02-20-2, 2017, чл.37, ал.4). Често се наблюдава липса на велосипед на инфраструктура при кръстовищата и в подлезите, което кара велосипедистите или да слязат от велосипедите си и да прекосят като пешеходци, или да нарушат Закона за движение по пътищата и да прекосят като велосипедисти. Това може да се избегне чрез изграждане на велосипедни пътеки, успоредно до пешеходните в кръстовищата, и дефиниране на трасета в подлезите.

Заключението е, че пешеходната и автомобилната инфраструктура са относително добре развити, за разлика от велосипедната. В нормите съществуват изисквания, които за съжаление не са приложени върху вече изградената инфраструктура. Ако занапред започнат да се прилагат стриктно при изграждането на новата инфраструктура, то тя ще контрастира силно със старата. Решението е преработване или на инфраструктурата, или на нормативните документи. Второто обаче по никакъв начин няма да окаже влияние върху вече изградените трасета. Възможен е и трети подход, който обаче е икономически необоснован – транспортната инфраструктура, която не задоволява изискванията на потребителите, постепенно да бъде изоставена от един или друг ползвател и така да се саморегулира.

Навлизането на нови и алтернативни видове транспорт показа нуждата от добре развита транспортна инфраструктура за няколко смислово отделени вида транспорт. „Наредбата за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии“ е изключително либерална и дава възможност да се подбере такъв вариант, че транспортната система да изпълнява пълноценно функцията си за всички участници в движението.

Библиография:
Геел, Я. (2016). Градове за хората. Пловдив: Жанет 45.
Ballard, G., & Koskela, L. (2013, August 19-22). Rhetoric and design. Paper presented at The 19th International Conference on Engineering Design, Sungkyunkwan University, Seoul, Korea. Retrieved August 24, 2019, from http://usir.salford.ac.uk/id/eprint/29473/1/Ballard_Koskela_Rhetoric_and_Design.pdf.
Buchanan, R. (1985). Declaration by Design: Rhetoric, Argument, and Demonstration in Design Practice. Design Issues, 2(1), 4-22. doi:10.2307/1511524.
Godin, D. (2016, June 27-30). Using Rhetoric in Persuasive Design: What Rhetoric? Proceedings of DRS 2016, Design Research Society 50th Anniversary Conference, Brighton, UK. Retrieved August 24, 2019, from https://static1.squarespace.com/static/55ca3eafe4b05bb65abd54ff/t/5743607760b5e9a87ec962b7/1464033400551/394+Godin.pdf.
Hall, E. T. (1966). The hidden dimension. Garden City, N.Y: Doubleday.
Joost, G., & Scheuermann, A. (2008). Kommentierte Bibliografie zu Design und Rhetorik. DOI: 10.1007/978-3-7643-8348-0_18. Retrieved August 24, 2019, from https://www.researchgate.net/profile/Arne_Scheuermann/publication/251098533_Kommentierte_Bibliografie_zu_Design_und_Rhetorik/links/571601ee08aed2dd5cfc6020/Kommentierte-Bibliografie-zu-Design-und-Rhetorik.pdf
Social Ink. (2019, August 2). Raised Cycle Tracks. Retrieved August 31, 2019 from https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/cycle-tracks/raised-cycle-tracks/

ДОЛЕКАРСКА ПОМОЩ 6



Гостуващ автор:

д-р Теофан Куюмджиев, асистент
в Катедра по медицина на бедствените ситуации и морска медицина",
Медицински университет - Варна

Третиране на пострадали в ПТП

В съвременния все по-динамично развиващ се свят ставаме ежедневно очевидци на множество инциденти с пострадали хора. С развитието на новите технологии, увеличаване скоростта на транспортните средства и управляване на МПС под въздействие на алкохол и упойващи вещества броят на пострадалите твърде често е повече от един. В такива критични ситуации медицинските специалисти прилагат своя опит да се справят с множество физически травми, използвайки похватите на спешната медицина като Основни техники за поддържане на живота (Basic Life Support – BLS), Напреднали техники за поддържане на живота (Advanced Life Support – ALS) и Медицински триаж. Други допълнителни техники при оказването на първа помощ, на които трябва да се обърне специално внимание, са първата помощ при кръвоспиране и шок, и правилното подготвяне на пострадалите за транспорт до мястото за оказване на лекарска помощ.

Първата помощ включва прилагането на мерки за непосредственото поддържане на живота на хора с травми до момента, в който им бъде оказана професионална медицинска помощ. Състои се от поредица от елементарни, но понякога животоспасяващи медицински техники, които могат да се извършват с минимално оборудване и от лица дори без специално медицинско образование.

Взаимодействието на хората с пътнотранспортната система става все по-интензивно. По пътищата се движат много високоскоростни моторни превозни средства, велосипеди и пешеходци. Поради епидемичната обстановка, свързана с Ковид – 19, много хора избягват да ползват обществения транспорт и се движат пеш, което ги поставя в по-голям риск като уязвими участници в движението.

Оказването на първа медицинска помощ в случай на настъпило произшествие се счита за основно предизвикателство сред населението. Работещите в спасителните екипи (пожарникари, пътни полицаи, планински и морски спасители, доброволци от БЧК, скаути, спасителни отряди и др.) се обучават в тази област. Много от тях се справят добре при спасяването на единици засегнати, но при инциденти с голям брой пострадали (ИГБП) успехът им не е така значим, настъпва объркване, понякога паника и най-често се установява липса на план за приоритизиране на пациентите по важност и шанс за оцеляване. Съществуват и много ситуации, в които са налице случайни очевидци - хора с положителна нагласа и с желание да помогнат, но неподготвени и неспособни да окажат първа помощ. В много от случаите в медицинското обслужване и справяне с ИГБП тяхната роля е подценявана и омаловажавана.

В ситуация на дефицит от медицински специалисти допълнителен ресурс следва да се търси сред активните и мотивирани граждани без медицинско образование, оказали се случайни свидетели на ИГБП.

ПЪРВА ПОМОЩ

В спешната медицина „златният час“ (известен също като „златно време“, наречен така от Робърт Адамс Коули в ръководения от него Травматологичен център в Балтимор, САЩ) се отнася до период от 60 минути или по-малко, който започва да тече веднага след претърпяното произшествие, и в който е много вероятно своевременната първа помощ да предотврати неблагоприятен изход. Шансовете на пациентите за оцеляване са най-големи, ако те получат грижи в рамките на кратък период от време, веднага след тежката травма. За някои критични интервенции и намеси, които трябва да се направят в първите минути след срещата с пострадалия, най-важни са така наречените 10 „платинени“ минути.

Бързото транспортиране на пациента с тежки травми до най-близката болница за спешна медицинска помощ се счита за приоритет и основен акцент на обучение на немедицинските кадри за справяне с последствията от ИГБП. Това е разписано в обучителна стратегия, разработена от Медицински университет-Варна, която се основава на световните и национални стандарти на основните техники за поддържане на човешкия живот. Катедрата по медицина на бедствените ситуации и морска медицина на университета разработи схеми за поведение тип „диаграма на процеса“, които са по-лесни за възприемане от немедицински лица. Тези схеми представят действията, които следва да бъдат предприети в съответния порядък при оказване на първа помощ при кардиопулмонална ресусцитация, травми на главата и крайниците, рани по другите части на тялото. Разработени са и алгоритми на поведение за първа помощ при изгаряния, измръзвания и въздействия на промишлени отрови.



Полезни съвети

Когато се приближавате към местопроизшествие, е много важно да осигурите собствената си безопасност. Уверете се, че движението е спряло и че всички са наясно с настъпилия инцидент, за да се избегне допускането на допълнителни рискове.

Сигнализирайте службите за спешно реагиране чрез телефон 112, като подадете максимално ясно и точно информация кой, защо и откъде звъни, вида на инцидента и броя на пострадалите.

Обърнете внимание дали има разлив на гориво или потенциален риск от пожар.

Изключете двигателя на автомобила, ако е възможно. Поставете аварийните светлини на превозното средство и използвайте предупредителен триъгълник.

Ако наоколо има други хора, помолете ги да се обадят на спешните служби. Ако сте сами, преценете ситуацията и третирайте първо живото-застрашаващите състояния.

Установете колко превозни средства са участвали. Преценете състоянието на пътниците, участвали в инцидента, доколкото е възможно, за да се насочите първо към тези с непосредствена опасност за живота. Проверете приоритетно хората, които не издават звук и не се движат.

Извадете човек в безсъзнание от превозно средство само ако има непосредствена опасност за живота му от пожар, наводнение и експлозия, за да избегнете влошаване на състоянието му.

Тъй като мозъкът, сърцето и белите дробове са най-критичните човешки органи, основните проявления, въз основа на които следва да се вземе решение на кого от пострадалите в ИГБП да се окаже помощ първо, са съзнанието, дишането и наличието на пулс. След като се установи, че пострадалият е в съзнание, с нормални дишане и пулс, той може да бъде поставен в т.нар. „странично стабилно положение“. Това осигурява допълнително време на оказващите първа помощ и им дава възможност да обърнат внимание на другите пострадали.

Ако човек е в безсъзнание, проверете дали диша и дали сърцето му бие. Ако е необходимо, опитайте реанимация уста в уста или уста в нос и компресия на гръдния кош. Компресиите трябва да се прилагат със скорост 100 на минута. Ръцете на лицето, което прилага компресиите, трябва да се спуснат на дълбочина от 3 до 4 сантиметра. Трябва да се внимава, за да не се счупят ребрата на ранения. Прилагайте интервали от един удар на 30 компресии на гръдния кош или два удара на 15 компресии. За деца под 8 години се препоръчва вдухване на въздух в белите дробове веднъж на всеки 15 компресии. Повдигнете брадичката, за да освободите дихателните пътища, ако раненият е глътнал езика си, така че основата на езика вече няма да ограничава преминаването на въздух.

Полезни съвети

Силното кървене трябва да бъде спряно възможно най-скоро, тъй като тежката загуба на кръв може да доведе до шок и смърт. Различни видове кървене могат да бъдат определени въз основа на цвета на кръвта и начина, по който тя тече. Артериалното кървене може да се разпознае по аления цвят и високото налягане на кръвта. Венозната кръв е с по-тъмен цвят и напуска тялото по-бавно и ритмично. Кървенето може да бъде спряно чрез компресиращи превръзки. Ако идва от крайник, последният се извива над раната и се повдига над нивото на сърцето. Не се правят опити за спиране на кървенето само ако кръвта тече от устата, от ухото или от носа на пострадалия.



ШОФИРАЙ С ДИМИТЪР ИЛИЕВ 7



Гостуващ автор:

Димитър Илиев,
Сейфти Драйвинг Академи

ПОЛЕЗНИ СЪВЕТИ

Димитър Илиев е роден на 02.08.1975 в София. Става автомобилен състезател на 19 г. и е 8-кратен рали шампион на България. В момента е преподавател в Национална спортна академия, сектор „Автомобилен и мотоциклетен спорт“. В живота си той е превърнал пътната безопасност в своя кауза и затова заедно с Владимир Илиев създават Сейфти Драйвинг Академи. Наскоро разработи и канал в YouTube - https://www.youtube.com/safetydrivingacademy, в който можете да видите полезни съвети и информация, свързана с поведението ни на пътя.

Много важен фактор за безопасността ни в автомобила е състоянието на гумите му. Не е добра идея да шофираме със зимни гуми през лятото, защото съставката на каучука е предназначена за ниски температури. Автомобилът става нестабилен при високи градуси, а също така и спирачният път се увеличава. Знайте, че не е добре да доизносваме старите си зимни гуми през лятото! Дълбочината на протектора също не е за пренебрегване, тъй като той ни осигурява защита от попадане в аквапланинг – едно от най-опасните явления при шофиране. Налягането в гумите също има значение за стабилността на колата ни, затова трябва редовно да го проверяваме.

При подготовка за дълго пътуване е добре да си направим план предварително. Това значително допринася за спокойно и безопасно пътуване. Така ще знаем къде точно ще почиваме, зареждаме и т.н. Укрепването на багажа е важен фактор, който може да влияе при настъпване на ПТП. Затова използвайте колани за неговото обезопасяване.

Хората често живеят с илюзията, че зимата е най опасният сезон за шофиране. Обърква ги това, че състоянието на пътната настилка се променя динамично. Статистиката обаче показва, че именно през лятото настъпват тежки пътнотранспортни произшествия. Така е, защото когато условията са добри, ние, водачите, сме склонни да шофираме с по-високи скорости и да се разсейваме, тъй като си мислим, че няма какво да се случи. Лятото обаче е и почивният сезон, когато всеки един от нас предприема по чести пътувания за почивки, понякога на по-големи разстояния.

Умората и настроението също са важен фактор за начина, по който управляваме автомобила. Това, което аз забелязвам напоследък е, че магистралата се изпълва с автомобили и понякога измежду тях има много нетърпеливи и бързащи шофьори. Призовавам колегите - водачи да имаме търпимост и да не показваме арогантно и агресивно поведение, а да знаем, че най важно е да пристигнем живи и здрави на мястото, за което сме тръгнали. Същото важи и за извънградските пътища, които и по статистика са най-опасните. Именно на тях ние, шофьорите, от бързане предприемаме рискови изпреварвания, с което застрашаваме както нашия, така и живота на случайни хора, имащи нещастието да се окажат срещу нас в този момент. Моята философия е да знаем, че тези рискове няма да ни спечелят много време, но за сметка на това ще доведат до последици, от които никой няма полза. Около 58% от случите на загинали при ПТП са именно на извънградски пътища.

ПОЛЕЗНИ СЪВЕТИ

Изпреварванията са най-опасната и трудна маневра. Трябва да съобразим много фактори за сравнително кратко време – нашата скорост, скоростта на тези срещу нас, разстоянието, за което трябва да завършим маневрата, видимостта, умението да ускоряваме, техническите характеристики на автомобила ни и др. Когато обаче объркаме нещо в преценката си, веднага попадаме в рискова и сложна ситуация! Затова съветвам да правим маневрата единствено и само когато сме напълно сигурни в нейното безопасно изпълнение.

Дистанцията е основен елемент от защитното шофиране! Спазването на правилна дистанция, има няколко предимства: първо – повече време за реакция; второ – повече видимост; трето – рискът да бъдем ударени отзад значително намалява; четвърто – този, който ни изпреварва, може безопасно да се върне в лентата за движение. Много хора пренебрегват значението на дистанцията, но когато се стигне до внезапна промяна на ситуацията, липсата на дистанция може да се окаже решаваща! Моята работа за повече от 20 години беше да карам с колкото се може по-високи скорости по състезанията. Затова съм запознат с всичките предимства и недостатъци. И смело мога да ви кажа, че недостатъците са много повече от предимствата. Животът и здравето са най-важни за нас и именно чрез поведението ни в автомобила можем да допринесем за повече безопасност по пътищата.



8 ЛЕКИ ГРАДСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ



Подготвил материала: Марта Петрова, ДАБДП

Ренесансът на трамвайния транспорт

Съществува силна зависимост между развитието на урбанистичните структури в градовете и технологиите за транспорт. През последните десетилетия едно от основните предизвикателства пред европейските градове е постоянно нарастващият брой автомобили и транспортните задръствания по градските улици, предизвикани от тях. Високите нива на шум и вредни емисии, както и цената за икономиката, дадоха сериозен стимул за развитие на подземни и наземни градски транспортни мрежи. В планирането на градските центрове все повече се поставя акцент на съхраняването им в исторически вид и подобряване на екологията. Влиянието на всички тези фактори стимулира развитието на леките градски железници. Трамваите преживяват истински ренесанс из цяла Европа. Във Франция например, където по-голямата част от леките градски железници са били премахнати след Втората световна война, днес в 22 града има добре функциониращи трамвайни мрежи. Трамваите завладяват градския пейзаж не само в големите градове, за да подобрят мобилността и свързаността на населението.



Ренесансът на трамвайния транспорт

Трамвайните системи въвеждат нова философия в обществения транспорт, съчетавайки няколко предимства:

намаляват задръстванията в градските центрове, като предоставят бърза, надеждна и висококачествена алтернатива на автомобилния превоз, без да се влияят съществено от интензивността на трафика;

допринасят за опазване на околната среда, като не замърсяват въздуха с вредни емисии;

намаляват шума в градската среда;

дават физически и емоционален комфорт при пътуване на земно ниво, предоставяйки достъпна възможност за придвижване и визуална връзка с външната среда.

Тази философия за обществения транспорт отговаря на политиките за използване на териториите, мобилността и околната среда. Тя има за цел да направи градовете по-устойчиви, като ограничава използването на лични МПС и предлага качествен обществен транспорт, осигуряващ комфортно придвижване със строг контрол на времето за пътуване. Стълбовете за електрозахранване и сигнализация се съобразяват с пространството, където ще бъдат инсталирани, а покриването на трамвайния път с подходящи настилки и затревяване допринасят за създаване на истински зелени коридори, пресичащи градовете. Ето защо много страни все повече използват трамвайните системи, считани за екологично устойчиви, надеждни и способни да отговорят на повишаващите се изисквания на мобилността.

Въпреки че трамвайният превоз като цяло е сравнително по-безопасен вид транспорт, той също е изправен пред задачата да поддържа и подобрява безопасността. Трамвайната инфраструктура като компонент на градската транспортна система е носител на потенциален риск от настъпване на пътнотранспортни произшествия при сблъсък с МПС, велосипедисти и пешеходци. Въпреки че броят на произшествията с трамваи е сравнително малък спрямо общия брой пътни инциденти, последиците от трамвайни катастрофи могат да бъдат сериозни.

ПТП с участието на трамваи настъпват най-често на кръстовища. Голяма част от трамвайните линии са отделени и сравнително защитени от околния трафик, но при навлизане в пътен възел се създават предпоставки за пресичане на транспортните потоци. Съгласно доклад от извършен анализ относно експлоатацията и безопасността на трамвайните пътища при взаимодействие с публичното пространство, публикуван от COST, програма „Хоризонт 2020“ на ЕС, 2015 г., от общия брой на анализирани 89 точки в 36 държави, по-голямата част от тях са разположени на кръстовища (85,4%). По-малка част от ПТП настъпват на скоростни участъци, включително на прелези (12,4%) и на спирки (2,2%). В 88% от инцидентите са участвали и автомобили. Други 10% от произшествията са с пешеходци и само 2% - с мотоциклети. (https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/04/tu1103_report_red.pdf).

Ренесансът на трамвайния транспорт

Анализ на статистиката на инциденти, свързани с трамвайната мрежа, извършен от Университета по технологии – Гданск и Научния и технологичния университет – Вроцлав през 2019 г. за гр. Гданск, Полша (Identifying Selected Tram Transport Risks - Идентифициране на избрани транспортни рискове при трамвайния превоз, https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/603/4/042053/pdf), показва, че повечето произшествия засягат не само ефективността и надеждността на трамвайната система, но преди всичко пътната безопасност в нейния широк контекст. Препоръчаните мерки за подобряването ѝ включват: подробен анализ на пътната безопасност в конфликтните точки; прилагане на спешни мерки за подобряване на пътната безопасност, като допълнителна маркировка и сигнализация; допълнително обучение на водачите на трамваи за пътна безопасност; образователни кампании за водачи на МПС и пешеходци с цел повишаване на информираността за трамвайния превоз и неговите специфични характеристики; подобряване на видимостта.

Затова интегрирането на леките железници в градски зони, така че те да работят безопасно и ефективно, е важно предизвикателство пред градоустройството. За да се намери оптимално адаптирано и хармонично взаимодействие между транспортните потоци, операторите на публичния транспорт и градските администрации следва да събират, обработват и анализират данните за произшествията, да обследват средата и да планират адекватни подобрения в управлението на безопасността.

Основните въпроси, които следва да са ясни с оглед ефективно подобряване на безопасността, са: какви са възможните инциденти? къде се срещат? кога се появяват? кой може да участва в тях? как се случват? защо се появяват?

Често инцидентите с трамваи (с участието на превозни средства и пешеходци) са погрешно класифицирани като „човешки грешки“. Тук следва да се отбележи, че действително много инциденти са следствие от човешка грешка, но също така е сигурно, че нерядко причината е свързана с наличие на системна слабост в транспортната система и пътната инфраструктура, които играят решаваща роля (Трамвайни пътища в градските райони: общ преглед на безопасността, 2018 г.: https://www.researchgate.net/publication/329575492).



Исторически преглед

Първият пътнически трамвай в света тръгва по железопътната линия Суонзи и Мъмбълс в Уелс, Обединено кралство. Задвижва се с пара от 1877 г., а от 1929 г. – с електричество. Линията Суонзи и Мъмбълс обаче е еднократно явление и във Великобритания се появяват улични трамваи чак през 1860 г., когато такъв е конструиран в Биркенхед от американеца Джордж Франсис Трейн.

Първият доказано съществувал трамвай в Америка е железопътната линия Ню Йорк и Харлем, създадена от ирландския конструктор Джон Стивънсън. През 1835 г. тя е последвана от железопътна линия Ню Орлиънс и Карълтън, Луизиана, която и днес продължава да функционира. Други американски градове следват този пример едва през 50-те години на 20-и век, след което „железницата, задвижвана от животни“ става все по-често срещана в по-големите градове.

Първата постоянна трамвайна линия в континентална Европа е открита в Париж през 1855 г. Трамваят е разработен в множество градове на Европа (някои от най-обширните мрежи са били в Берлин, Будапеща, Бирмингам, Ленинград, Лисабон, Лондон, Манчестър, Париж). Проблемите с конските коли включват факта, че всяко животно може да работи определени часове на ден, че трябва да бъде настанено, почиствано, хранено и обгрижвано всекидневно, произвеждайки изобилни количества тор, който трамвайното дружество е било длъжно да съхранява и впоследствие да изхвърля. Тъй като обикновено един кон теглел кола по около дузина мили на ден и работел четири или пет часа, много системи се нуждаели от десет или повече коне в конюшнята за всяка теглена от кон кола. Конските коли до голяма степен са заменени с трамваи с електрическо задвижване след подобряване на тролейната система за трамваите за събиране на електричество от надземни проводници. В края на 1887 г. и началото на 1888 г. с помощта на тролейната система е инсталирана първата успешна голяма електрическа улична железопътна система в Ричмънд, Вирджиния. За една година икономичната електроенергия заменя по-скъпите конски коли в много градове.

Първите механични трамваи се захранват с пара. Друга задвижваща система са въжените/кабелните трамваи, които се дърпат по неподвижен коловоз чрез движещ се стоманен кабел. Мощността за придвижване на кабела обикновено се е осигурявала на място, отдалечено от самото превозно средство. На практика първата кабелна линия е изпитана в Сан Франциско през 1873 г. Въжените линии остават особено ефективни в хълмистите градове, тъй като техните немоторни колела не губят теглителна сила при изкачване или слизане по стръмни хълмове.

В края на 19-и и началото на 20-и век редица системи в различни части на света използват трамваи, захранвани с газ, нафта или въглища.

Първата в света електрическа трамвайна линия е използвана в Сестрорецк, в близост до Санкт Петербург, изобретена и изпитана от украинския инженер Фьодор Пиротски през 1875 г. Първата обществена електрическа трамвайна линия, използвана за постоянно обслужване, е трамвайната линия Грос-Лихтерфелде в Лихтерфелде, близо до Берлин, Германия, която е открита през 1881 г.

Любопитно



Лисабон: Дрънкащите жълти трамваи на португалската столица Лисабон са един от отличителните символи на града. Въпреки че се рекламиран като най-евтиният туристически превоз за обиколка на забележителностите, емблематичният трамвай 28 обслужва редовна линия на обществения транспорт. Трамвай 28 датира от 1914 г., когато оригиналните конски вагони, които помагат на местните жители да се движат по криволичещите улици и хълмове на Лисабон, са заменени от жълти електрически вагони с дървени подове и дограми, автентично запазени и до днес. Маршрутът на трамвай 28 е приблизително 7 км и отнема около 50 минути до час, за да измине разстоянието от началната до крайната спирка. Днес Лисабонската трамвайна мрежа е система от трамваи, разпределени в шест линии, които обслужват цялата столица, в експлоатация от 1873 г. Системата е с дължина 31 км и включва 63 функциониращи трамвая.



Виена: В световен мащаб един от най-безопасните и желани за живеене градове е Виена. Интермодалната свързаност между речния, железопътния, въздушния и наземния транспорт предоставя лесен, удобен и безопасен начин за достигане на всяка една точка на града. Виена разполага с добре развита трамвайна мрежа, която е основен фактор за гарантиране на висока мобилност на населението и ниски нива на пътнотранспортен травматизъм. Трасето на една от първите трамвайни линии, построени в града, се движи основно по бившата средновековна градска укрепителна стена, като описва пълен „кръг“ около централната градска част. Тази линия се използва както от жителите на града, така и от много туристи, които лесно и бързо могат да достъпят важни забележителности на града. Днес трамваите във Виена (на немски: Wiener Straßenbahn) представляват жизненоважна част от системата на обществения транспорт на австрийската столица. В експлоатация от 1865 г., трамвайната мрежа достига обхват от близо 300 км през 1942 г., превръщайки се в една от най-големите в света.



Сан Франциско: Старата трамвайна система на Сан Франциско е последната ръчно управлявана система в света. Икона на града, въженият механизъм е част от интермодалната градска транспортна мрежа, експлоатирана от общинската железница в Сан Франциско. От 23-те линии, установени между 1873 и 1890 г., днес функционират само три. Тъй като трамваите се използват от седем милиона пътници годишно, повечето от които туристи, чакането за качване често може да отнеме над два часа. Идеята за тези исторически трамваи възниква през 1869 г. в резултат на инцидент, при който трамвай, теглен от коне на мокър паваж, тръгва назад и убива конете. Първият въжен трамвай влиза в експлоатация през 1873 г., а електрическите трамвайни коли започват да работят през 1892 г. През 1979 г. трамвайната въжена система е затворена като рискова, за да се подложи на ремонт. Последвалата инженерна оценка стига до заключението, че за цялостното възстановяване са необходими 60 милиона долара. Трамвайната система е отворена отново през1984 г. Днес въжените трамваи се използват предимно от туристи, като нивото на безопасност продължава да бъде ниско.

120 години софийски трамваи

Историята на електрическия трамвай в България датира от 1898 г., когато общината отдава концесия за снабдяване на града с електрическа енергия и построяване на трамвайни линии. През 1901 г. тържествено е открито движението на трамваите в София с 25 мотриси и 10 ремаркета, по 6 трамвайни маршрута с обща дължина 23 км единичен коловоз. София посреща новия XX век с изградена трамвайна мрежа с линии: от гарата през Лъвов мост до пл. "Славейков" ; Цариградска линия ; Княжевска линия; Подуянска линия; Алабинска линия и т.н. Първите трамвайни вагони са малки, двуосни, с два мотора по 18 kW и открити платформи, заградени с метални решетки. Салонът е разделен на първа и втора класа. Ремаркетата са открити, като пътниците се качват и слизат отстрани, а кондукторът ги обикаля по специална пътека. През 1927 г. е организирана и обзаведена "Главна техническа работилница" на територията на депо "Мария Луиза" за ремонт, възстановяване и преустройство на трамвайни мотриси и ремаркета. Непосредствено с увеличаване на трамвайния парк продължава и изграждането на трамвайната мрежа. Общата дължина на релсовия път през 1944 г. е 79,3 км единичен коловоз. В периода до края на Втората световна война е изградена основата на сега съществуващата трамвайна мрежа в София.

Източник: Център за градска мобилност, https://www.sofiatraffic.bg/bg/transport/istoriia-na-gradskiia-transport/51/istoriia-na-sofiiskiia-tramvai



НА ДЪЛЪГ ПЪТ 9



Подготвил материала: д-р Милен Марков, ДАБДП

Полезни съвети

Пролетта и лятото са най-предпочитаните сезони за дълги пътувания. Голяма част от тях са свързани с времето за почивка и забавление, когато с вълнение очакваме откривателските моменти от пътешествието, които често можем да преживеем само с автомобил. Дългото пътуване се различава от обичайното придвижване в ежедневието и е много по-взискателно по отношение на подготовката на водача, пътниците и превозното средство. Ето няколко полезни съвета, които да вземете предвид, когато тръгвате на път:

Планирайте маршрута си. За всеки случай предвидете и резервен маршрут.

Подгответе грижливо автомобила си. Уверете се, че сте извършили редовната му техническа поддръжка. Проверете наличността на горивото, състоянието на маслото, налягането на гумите, изправността на спирачната система, светлините и чистачките. Обърнете специално внимание, ако има течове или ако превозното средство издава необичайни шумове.

Проверете прогнозата за времето. При обявен код за опасни явления, отложете пътуването, ако не е належащо.

Информирайте Вашите близки за пътуването си - за къде пътувате; как и с кого; кога очаквате да пристигнете.

Съхранявайте в автомобила неща от първа необходимост - документи за самоличност, документи на автомобила, застраховки, аптечка за първа помощ зарядно за мобилен телефон, фенерче, кабели, свещи и кибрит, вода, трайни хранителни продукти, одеяло, топли връхни дрехи, хигиенна защитна маска и дезинфектант за ръце и повърхности. Ако пътувате заедно с други хора, съобразете се с техните нужди (деца, възрастни, хора със специални нужди и др.).

Подредете предметите в превозното средство отговорно и безопасно, като ги укрепите подходящо. Възможно е да носите със себе си значително количество багаж. Част от него може да бъде поставена в багажника, но трябва да помислите и за предметите, които се намират в пътническия салон. Например, ако има вещи, които са изложени на риск да се движат, докато шофирате, тогава трябва да вземете всички необходими мерки да ги укрепите и задържите на място. Ако нещо падне на пода, докато шофирате, не посягайте, за да го вземете.

Погрижете се да сте отпочинали и спокойни преди пътуването. При по-дълги разстояния правете редовни почивки и ограничавайте, доколкото е възможно, нощното шофиране. Умората и намалената видимост могат да затруднят безопасното шофиране и да Ви попречат да реагирате бързо и адекватно на внезапни промени. Отбийте от пътя при първа възможност ако усетите, че имате затруднения с концентрацията и симптоми на сънливост. В тези случаи реакцията Ви става по-бавна от нормалното, което Ви излага на сериозен риск от инцидент.

Полезни съвети

Не се разсейвайте. Опитът за извършване на няколко дейности едновременно може да ви изложи на сериозна опасност. Докато шофирате, уверете се, че вашият основен приоритет е пътят. Оставете мобилното си устройство настрана, когато сте водач. Използването на телефон по време на шофиране увеличава риска от пътен инцидент 4 пъти, а изпращането на текстови съобщения - около 23 пъти. Докато използва телефон, времето за реакция на водача е 50% по-дълго, отколкото ако концентрацията не е нарушена. Много хора погрешно мислят, че използването на хендс фри е безопасно. Освен, че това е по-удобен за достигане до телефона начин, той не предотвратява разсейването.

Дългите пътувания често се правят споделено. Преди да тръгнете определете някои основни правила.

Поставете предпазните колани. Носенето им от водача и пътниците е задължително от 1996 г. и намалява риска от наранявания и смъртни случаи на предните и задните седалки. Отговорността за поставянето на колан е както персонална, така и на водача. Задължението за използване на предпазни колани е валидно независимо от разстоянието на пътуването.

Обезопасете децата, които пътуват с Вас. Детските обезопасителни системи намаляват риска от смърт с 60%, особено за деца под 4 години. Детето винаги трябва да е обезопасено по предвидения в закон начин, без да се допуска то да се държи в ръцете/скута на възрастните.

Поставете предпазната си каска, когато се движите с мотоциклет. Носенето ѝ може да намали риска от смърт с 42%, а от тежки наранявания със 70%.

Шофирайте с безопасна скорост. Превишаването на скоростта, дори когато изглежда относително безопасно, винаги е рисково. Колкото по-бързо се движите, толкова по-дълго време е необходимо на превозното средство да забави скоростта или да спре, което означава и по-малко време за адекватна реакция при опасна ситуация. С увеличаване на скоростта нарастват рискът от пътен инцидент и тежестта на последствията от него. Пешеходец, блъснат от автомобил, който се движи със скорост 65 км/ч, е изложен на над 4 пъти по-голям риск от смърт, отколкото ако скоростта е 50 км/ч. За всеки 1% увеличение на средната скорост рискът от фатална катастрофа се увеличава с 4%. В много случаи хората ускоряват, защото се притесняват да не закъснеят за определено място. Ако това е навик, който имате, тогава трябва да го вземете предвид и да тръгнете по-рано, за да сте сигурни, че сте безопасни на пътя.

Бъдете трезви зад волана. Употребата на алкохол и шофирането значително увеличават риска от инцидент. Няма безопасно количество алкохол зад волана!

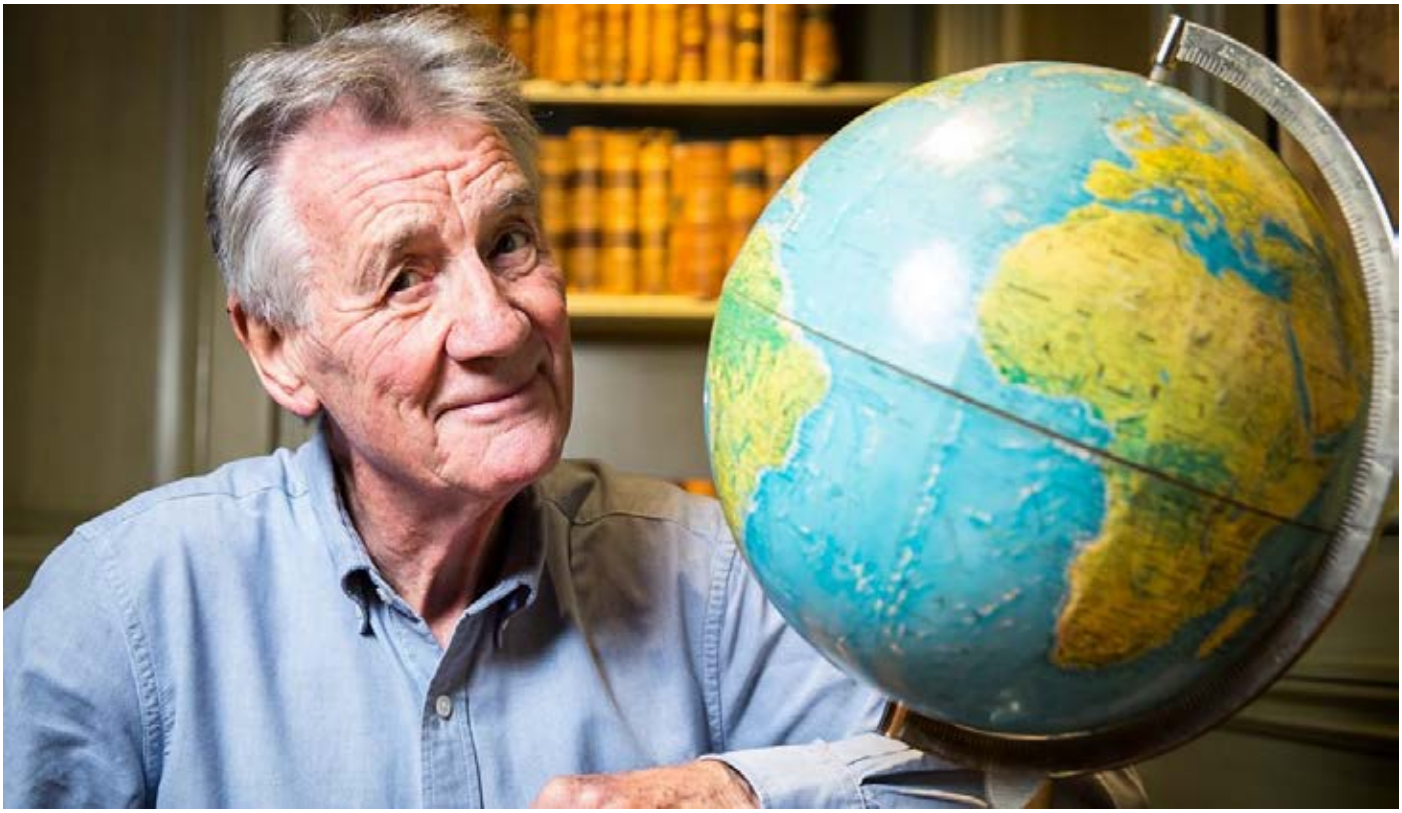
Бъдете нащрек при взаимодействие с уязвими участници в движението. Пешеходците, велосипедистите и водачите на моторизирани дву- и триколесни превозни средства и техните пътници са най-уязвими и представляват половината от всички смъртни случаи по пътищата в света.

Защитното шофиране е важен аспект за пътната безопасност, което може да Ви предпази от сблъсък. То е свързано с наблюдаване на поведението на водачите около Вас. Ако друг водач превишава скоростта или се опитва да Ви засече подходът на защитното шофиране е да излезете възможно най-бързо от опасната ситуация. Научете къде са слепите зони на автомобила и ги наблюдавайте при извършване на маневри. Бъдете внимателни при забелязани водачи, които се движат неадекватно, като се отдръпнете и поддържате безопасна дистанция. **Пазете достатъчно разстояние между Вас и колата пред Вас.** Уверете се, че винаги имате свободно пространство между Вас и превозното средство пред Вас. Оставяйте поне 3 секунди между себе си и водача отпред. При лошо време, оставяйте поне 6 секунди.

Окажете първа помощ, в случай на нужда. Животът може да бъде спасен с навременна грижа на място, бързо транспортиране до медицинско заведение и ранен достъп до подходяща рехабилитация. Свидетелите на ПТП могат да помогнат за спасяването на човешки животи, като активират системата за спешна помощ и извършват спасителни действия, докато пристигнат професионалните екипи.



Любопитно: великите пътешественици



„Не съм страхотен готвач, не съм велик художник, но обичам изкуството и храната, което ме прави перфектният пътешественик. Въпреки че видях доста свят, все още обичам да пътувам - просто имам ненаситно любопитство и ми харесва да гледам през прозорец.“

Автор на редица документални поредици, сред които и филма „Новата Европа на Майкъл Пейлин", заснет в общо 20 европейски страни, сред които и България. Пишейки и участвайки в собствените си документални филми за пътуване Майкъл Пейлин се отправя на околосветско пътешествие за 80 дни, вдъхновен от Филисъс Фог - героят на Жул Верн. В интервю за БНТ Пейлин споделя впечатлението си за България като за много красива страна. „Първото нещо, което видяхме, бе Рила планина. В съзнанието си аз имах друга представа за България - смятах, че има само равнини, които стигат до морето. Но не знаех, че имате толкова много планински вериги. Започнахме да снимаме в Рила и бях впечатлен колко е красива и непокътната - място, където можеш да се разхождаш, да дишаш чист въздух и да се освободиш от стреса.“

Източник: https://bntnews.bg/bg/a/9102-syre_koeto_pytuva_britanskijat_jurnalist_majkyl_pejlin

Майкъл Пейлин: английски комик, актьор, писател и водещ

5 съвета за път:

1/
Не се страхувайте: **няма значение дали знаете чужди езици, важното е да общувате с емоциите си**

2/
Опознайте багажа си: **уверете се, че всичко, от което се нуждаете, е на правилното място и в правилното време.**

3/
Водете си бележки: **записвайте мислите си и всички важни неща, които срещате по пътя**

4/
Изследвайте отбивките: **не предприемайте излишни рискове, но уловете автентичните маршрути**

5/
Намерете някой, на който да разчитате: **контактът с местен човек е по-ценен и от най-добрите туристически пътеводители.**

ДОБРОТО ПОСЛАНИЕ 10



Гостуващи автори:

Милена Захариева
Радослава Митрова,
ДЕЦА НА БОРДА

Деца на борда

ДЕЦА НА БОРДА – инициативата, която цели да направи детската безопасност на пътя, и особено в колата, значима, разбираема и приложима във всяко семейство и от всеки член на обществото.

ДЕЦА НА БОРДА е първата платформа на български език, която дава систематизирана, достъпна и проверена информация по темите, свързани с детската безопасност в автомобила.

Инициативата е на две майки - Милена Захариева и Радослава Митрова, които вярват, че ако родителите са наясно колко е важно да возят децата си правилно, никога не биха ги возили по друг начин.

Двете консултират родители, публикуват полезно съдържание и създават поредица от кратки видеа, в които отговарят на често срещани въпроси, свързани с безопасното превозване на деца в колата.

Всички те могат да бъдат гледани YouTube канала на Деца на борда/ Kids on board, както и на уебсайта www.kidsonboard.bg

Детската безопасност в колата

Децата са особено уязвими участници в движението по пътищата и по-лесно стават невинни жертви при катастрофи. Това е така основно поради две причини. Първата е, че анатомията на децата много се различава от тази на възрастните. Главата им е много по-голяма и тежка спрямо торса, мускулите на врата и гърба не са достатъчно силни, за да удържат това тегло, костите са меки, а скелетът не е достатъчно зрял, за да се справи със силите, предизвикани в автомобилна катастрофа. Другата причина е, че децата не са способни да направят информиран избор относно опазването на собственото си здраве и живот. Отговорността за осигуряване на безопасността им зависи от възрастните.

Заради физиологичните си специфики децата **имат нужда от допълнителна защита в колата**, за да може тялото им да се справи със силите, предизвикани при катастрофа. При произшествие с 50 км/ч дете, което не е обезопасено, ще бъде изхвърлено напред със сила от 30 до 60 пъти по-голяма от собственото му тегло и ще претърпи травма, равносилна на падане от 6-ия етаж!

Според Закона за движението по пътищата, децата трябва да се превозват в подходящо за възрастта им столче за кола **до 12-годишна възраст или достигане на 150 см височина**. Наказанието за неправилно превозване на деца е глоба в размер на 50 лв. и 6 контролни точки.



Как да изберем столче за детето си?

Детските столчета за кола и предпазните колани са предназначени за предотвратяване или минимизиране на нараняванията от катастрофи.

Неизползването на детски столчета и системи, неправилният им монтаж и непоставянето на предпазния колан обричат децата на тежки и понякога фатални травми.

Малките деца са най-защитени в столчета с монтаж обратно на движението. Препоръчва се децата да се возят обратно на движението минимум до 4-годишна възраст. Това осигурява 500% по-висока защита.

По-големите деца са най-защитени в **бустерни седалки с облегалка**, тъй като те осигуряват странична защита и правилна позиция на автомобилния колан.

За да осигурява добра защита, **детското столче за кола трябва да:**

- бъде подходящо за възрастта, ръста и теглото;
- отговаря на задължителните стандарти за безопасност ECE R44/04 или ECE R129;
- има добри резултати за сигурност на краш-тестове в независими лаборатории, които могат да бъдат проверени;
- пасва добре в автомобила;
- е монтирано правилно;
- се ползва правилно при всяко пътуване.

Деца на борда







БРЕМЕННИТЕ СЪЩО ТРЯБВА ДА СЛАГАТ КОЛАН!

Използването на колана по време на бременността е единственото най-ефективно действие, което бременната жена може да предприеме, **за да защити себе си и нероденото си дете в случай на пътен инцидент.**

При катастрофа бременната жена се изтласква напред със сила, еквивалентна на 3-5 тона.

Носенето на автомобилен колан през коремната област може да окаже непоносим натиск върху плацентата и плода, затова от съществено значение е той да бъде поставен по подходящ начин.

Раменният дял трябва да минава през рамото, след което да бъде насочен между гърдите и отстрани на корема.

Надбедрената част трябва да лежи равно над меките части на таза и възможно най-ниско под корема.

С напредването на бременността бременните шофьори трябва да регулират седалката и волана, така че да продължават без притеснения да управляват автомобила, като е необходимо да осигурят възможно най-голямо разстояние между корема си и волана.

ДЕЦА НА БОРДА препоръчва да ползвате предпазен автомобилен колан за бременни - устройство, което съвместно с автомобилния колан, осигуряват нужната безопасност на бременните при пътуване с автомобил.

ДЕЦА НА БОРДА



ВИНАГИ ЗАКОПЧАВАЙТЕ ДЕТЕТО СИ В СТОЛЧЕТО!
ТОВА МОЖЕ ДА СПАСИ ЖИВОТА МУ!

ОЧАКВАЙТЕ В СЛЕДВАЩИЯ БРОЙ:

Училището - среда за възпитаване на безопасно и отговорно поведение:

Национално състезание по БДП за ученици

Най-добър млад шофьор на България 2021:

Отговорността, която всеки носи зад волана

Насоки за развитие на нормативната уредба:

ограничителни системи за пътищата

Държавна агенция
„Безопасност на движението по пътищата“ е създадена през 2019 г. с постановление на Министерския съвет, с мисията да ръководи, координира и контролира държавната политика в областта на безопасността на движението по пътищата.

Агенцията работи за подобряване на координацията между институциите, ангажирани с БДП; безпристрастен анализ на данните; осигуряване на наблюдение и контрол на резултатите от прилагането на политиката в областта; ангажиране на гражданския, научния и академичния сектор с инициативи, допринасящи за намаляване на пътнотранспортния травматизъм.

Благодарим Ви,
че сте наш партньор в усилията за опазване на човешките живот и здраве!

Абонирайте се за нашия бюлетин, за да го получавате всеки месец.
Пишете ни на: bulletin@sars.gov.bg

www.sars.gov.bg



Издател: ДАБДП, гр. София, пл. Св. Неделя 16

Колектив: екип ДАБДП, материали на гостуващи автори

Редактор: редакторски колектив ДАБДП

Снимки: ДАБДП, https://pixabay.com/; снимков материал на гостуващи автори

Предпечатна подготовка: ДАБДП

Номер и дата на изданието: ISSN 2738-7445, №7, Дата: 21.05.2021 г.